ФЛОТ РОССИИ

К.М. СЕРГЕЕВ

Лунин атакует «Тирпиц»

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Аннотация печатного оригинала: «В годы перестройки и гласности одни доморощенные "историки" заявили, что Лунин со своей подлодкой "К-21" не атаковал и не мог атаковать немецкий линкор "Тирпиц". Другие утверждали, что если и атаковал, то своими торпедами, всаженными в борт "Тирпица", Лунин сорвал операцию английского флота по заманиванию в ловушку этого супердредноута. Эти понятно, на чью мельницу воду льют.

Но лжеисторики и агенты влияния просчитались. Еще остались живые свидетели этой супер атаки, вошедшей в учебники подводного флота. Итак, перед вами вся правда о Лунине, его экипаже и "Атаке века" от командира БЧ-5 гвардейской лодки "К-21" Северного флота Советского Союза Константина Михайловича Сергеева».

Данная публикация интересна также тем, что появилась уже в конце 90-х гг. XX века в условиях, когда автор был свободен от какой-либо внешней цензуры, о которой любят упоминать критики советского периода, доказывающие, что материалы, публиковавшиеся в то время, нельзя считать достоверными. Однако, сопоставление материалов, приводимых в этой книге, с мемуарами других подводников, например, И. А. Колышкина (http://lib.rus.ec/b/412850), или Л. А. Власова (http://lib.rus.ec/b/59577), изданными еще в период социализма, показывает отсутствие каких-бы то ни было серьезных расхождений в описании событий и оценках, которые бы давали основание говорить о принципиальном искажении информации в изданиях советского времени вследствие цензурных ограничений и "засилья идеологии". Мемуарам всегда присущ известный субъективизм, что является одновременно их достоинством и недостатком как исторического источника, поэтому можно приветствовать стремление К. М. Сергеева опираться не только на собственные воспоминания, но и на документальные материалы.

В интернете имеется еще одна электронная версия данной книги, видимо более раннего издания, расположенная по адресу: http://militera.lib.ru/h/sergeev_km/01.html

Специального сравнения версий не проводилось, однако, случайным образом, найдены некоторые несоответствия, отмеченные в примечаниях. Мы не гарантируем что нашли все несовпадения, поскольку задачи сравнения перед собой не ставили. В предлагаемой нами электронной книге для удобства чтения убрана нумерация страниц в соответствии с печатным изданием и изменено расположение некоторых фотографий. При

необходимости ссылки на материалы книги можно использовать версию с разметкой страниц.

Очевидные ошибки в печатном тексте исправлены без комментариев— V_E.

- К. М. Сергеев ЛУНИН АТАКУЕТ «ТИРПИЦ»
-
- Введение[1]
- ПРЕДИСЛОВИЕ
- ЗАРИКУ АРВАНОВУ
- НЕМНОГО ИСТОРИИ. ПЛ XIV СЕРИИ
- ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «К-21» ПОСТРОЕНА
- ВОЙНА НАЧАЛАСЬ
- ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (7 - 21 НОЯБРЯ 1941 ГОДА)
- КАК ПОДВОДИЛИСЬ ИТОГИ ПОХОДОВ.
- ИТОГИ ПЕРВОГО ПОХОДА
- СОБЫТИЯ ПРИЯТНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ
- ВТОРОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (6 - 28 ЯНВАРЯ 1942 ГОДА)
- ПРИХОД НА ЛОДКУ ЛУНИНА
- ЛУНИН КОМАНДУЕТ «К-21»
- ТРЕТИЙ БОЕВОЙ ПОХОД (11 - 14 МАРТА 1942 ГОДА)
- СОЛЯРКА В БУХТЕ, ИЛИ ОБРАТНАЯ СТОРОНА ГЕРОЙСКИХ ПОСТУПКОВ
- ЧЕТВЕРТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (21 марта – 3 апреля 1942 года)
- ИТОГИ ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО ПОХОДОВ
- ПЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (13 ИЮНЯ - 9 ИЮЛЯ 1942 ГОДА)
- ГДЕ ВЗЯТЬ АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ?
- НУЖНА ЛИ САМОКРИТИКА?
- ЛУКЬЯНОВ УШЕЛ, АРВАНОВ ПРИШЕЛ
- ШЕСТОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (14 - 23 АВГУСТА 1942 ГОДА)
- «РАЗРЕШИТЕ ВЫБРОСИТЬ МУСОР!»
- НАГРАЖДЕНИЕ ЭКИПАЖА
- СЕДЬМОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (31 АВГУСТА - 21 СЕНТЯБРЯ 1942 ГОДА)
- КРАСНОЗНАМЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА
- «ЧТО ОН ГОВОРИТ? Я ЕГО НЕ СЛЫШУ!»
- ВОСЬМОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (10 - 21 ФЕВРАЛЯ 1943 ГОДА)
- «НХТ» «НАШ ХАРАКТЕР ТВЕРДЫЙ!»
- «ВРАЖЕСКОЕ НЕБО»
- НАГРАЖДЕНИЕ
- ДЕВЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (4 - 17 АПРЕЛЯ 1943 ГОДА)
- ЕЩЕ НАГРАЖДЕНИЯ
- ВСТРЕЧА С ЛУНИНЫМ

- ИВАН ИВАНОВИЧ ЛИПАТОВ
- УХОД ЛЫСОВА
- ДЕСЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (5 - 23 АВГУСТА 1943 ГОДА)
- ВИЗИТ АМЕРИКАНЦЕВ НА ЛОДКУ
- ОДИННАДЦАТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА - 2 ЯНВАРЯ 1944 ГОДА)
- КОНЦЕРТ «ФРОНТОВОЙ БРИГАДЫ»
- ВСТРЕЧА С ПЛУЧЕКОМ И ГОРОДИНСКИМ
- РЕЧЬ ПО РАДИО
- ПОХОД В КАПЕРНАУМ
- ДВЕНАДЦАТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (6 - 12 АПРЕЛЯ 1944 ГОДА)
- ТИШИНА НА ПЛАЦУ
- ЗАКЛЮЧЕНИЕ
- ПОПАДАЛИ ИЛИ НЕТ?
- ПОСЛЕДНИЙ ПОХОД
- ПОСЛЕСЛОВИЕ
- ПОСЛЕСЛОВИЕ КО ВТОРОМУ ИЗДАНИЮ
- ПРИЛОЖЕНИЯ
- ТАКОГО ПРАЗДНИКА БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ
- ВСПОМИНАЯ АЛЕКСАНДРА КАУТСКОГО
- ТОСТ ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО
- «ТАРАНЬКА»
- «ПРОЩАЙТЕ, СКАЛИСТЫЕ ГОРЫ…»
- СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ
- ОБ АВТОРЕ
- выходные данные [36]
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16

- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36

К. М. Сергеев ЛУНИН АТАКУЕТ «ТИРПИЦ»

ФЛОТ РОССИИ

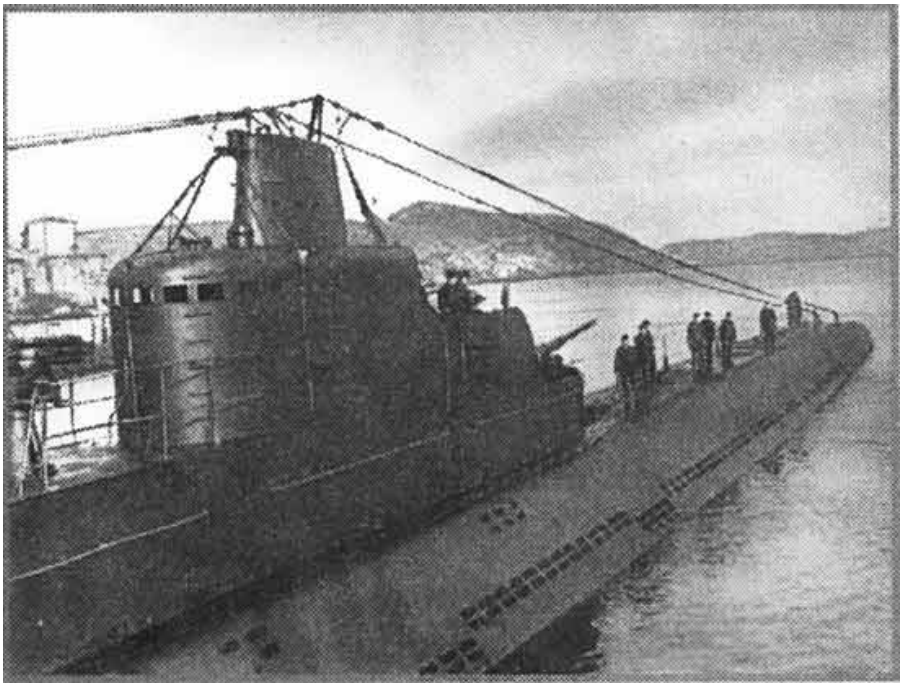
К.М. СЕРГЕЕВ

Лунин атакует «Тирпиц»

МОСКВА • ЭКСМО • ЯУЗА
2005

Экипажу Краснознаменной крейсерской подводной лодки «К-21» и

ее командиру Герою Советского Союза Н. А. Лунину посвящается эта книга



Введение [1]

12 апреля 1942 года. Первая фотография. Н. А. Лунину только что вручен орден Ленина и Золотая Звезда Героя Советского Союза

12 апреля 1942 года. Первая фотография. Н. А. Лунину только

что вручен орден Ленина и Золотая Звезда Героя Советского Союза

«Лунин атакует "Тирпиц"» — книга о мужестве и подвигах команды Краснознаменной подводной лодки «К-21», о коллективном подвиге подводников-североморцев. Само написание этой книги тоже является подвигом ее автора.

Старшее поколение рыцарей подводных глубин хорошо помнит К. М. Сергеева по совместной службе в Краснознаменной ордена Ушакова бригаде подводных лодок Северного флота, где он был командиром группы движения на подводной лодке «К-21». Он поставил перед собой задачу раскрыть неизвестные и малоизвестные подвиги подводников. Вел кропотливую работу, собирал материал в архивах и у боевых товарищей-подводников.

Правдивая и интересная книга К. М. Сергеева отображает боевой путь знаменитой подводной лодки. В ней показаны усилия командования бригады, дивизиона, командира подводной лодки и ее партийной организации по сплочению и обучению команды, воспитанию ее патриотических качеств. Четко обрисованы условия войны на Севере, боевые действия команды, комсостава, вахтенных командиров и командира лодки, показано, как лодка достигла выдающихся боевых успехов. Хорошо отражены боевые заслуги краснофлотцев, старшин, комсостава. Достоверно обрисованы люди, их характеры, достоинства и недостатки. Правдивое освещение реальных событий дается, порой, с доброжелательной иронией и юмором. Чувствуется, что автор любит и уважает своих боевых друзей и хочет воздать им должное.

Каждый очерк, каждая глава книги — это гимн подвигу подводников, которые вместе с другими воинами удивляли мир своей стойкостью, мужеством и бесстрашием. Мы, соратники автора, знали о большинстве описанных эпизодов, но и для нас в книге есть много важных и интересных подробностей.

Ознакомившись с книгой, нельзя не выразить чувства признательности нашему боевому товарищу К.

М. Сергееву.

Автор разоблачает фальсификаторов, которые сейчас вовсю стараются переписать историю войны на море так, чтобы зачеркнуть все боевые подвиги и заслуги военных моряков, оболгать и дискредитировать боевые команды. В этом отношении книга весьма своевременна и работа автора, как и издателя, заслуживает всяческого одобрения и благодарности от всех истинных патриотов нашей Родины.

Надеемся, что эту книгу о подводниках старшего. поколения, о тех, кто отважно сражался за Советскую отчизну, об их подвигах с интересом и пользой прочтет широкий круг читателей.

Бывший командир подводной лодки «Щ-404» и подводной лодки «С-19» Краснознаменной ордена Ушакова бригады подводных лодок Северного флота

контр-адмирал Г. Ф. Макаренков

Бывший помощник флагманского инженер-механика Краснознаменной ордена Ушакова бригады подводных лодок Северного флота

капитан 1 ранга Н. Н. Козлов

Бывший инженер-механик Краснознаменной гвардейской подводной лодки «М-172» Краснознаменной ордена Ушакова бригады подводных лодок Северного флота

капитан 1 ранга Г. Ф. Каратаев

ПРЕДИСЛОВИЕ

Подготовка этой книги началась, в общем, с упреков. Будучи в конце сентября 1996 года в гостях у командира нашей Краснознаменной подводной лодки «К-21» бригады лодок Северного флота контр-адмирала в отставке Зармайра Мамиконовича Арванова, я рассказал ему, что готовлю к печати книгу об участии офицеров ВМФ в проектировании и постройке первых советских атомных подводных лодок. Зармайр Мамиконович это дело одобрил, но упрекнул меня в том, что я ничего не написал про службу на нашей Краснознаменной «К-21», хотя прослужил на ней с апреля 1943 по декабрь 1944 года и совершил на ней три боевых похода.

Я упрек принял, однако, в свою очередь, выразил удивление — почему этого не сделал сам Зармайр Мамиконович, который прослужил на лодке три года, был на ней старпомом с июля 1942 по декабрь 1943 года, а затем командовал до июля 1945 года, совершил на лодке семь боевых походов, из них два похода — командиром. Он обратил мое внимание на то, что у него плохо с глазами — не может писать. Мы с ним вспомнили, как вместе обратились в 1991 году к начальнику Центрального военно-морского музея с письмом о несоответствии выставленной в музее модели нашей лодки действительной ее конструкции. И решили, что и на сей раз объединим наши усилия и попытаемся написать книгу о 12 походах нашей прославленной подводной лодки.

Краснофлотцы, старшины и офицеры — «старожилы» лодки — не раз и не два повторяли нам рассказы не только о наиболее славных делах, но и о наиболее характерных и забавных историях, случавшихся с лодкой и членами ее команды, да мы и сами были многому свидетелями. Конечно, слава лодки привлекала журналистов, корреспондентов, литераторов, даже видных и популярных. Отдельные эпизоды ее боевой жизни изложены в официальных изданиях, в воспоминаниях командующего Северным флотом адмирала А. Г. Головко[2], командира нашей бригады подводных лодок СФ Героя Советского Союза контр-адмирала И. А. Колышкина[3], книгах других авторов. А уж сколько статей, интервью, заметок и т. д. рассеяно по газетам, журналам, передавалось по радио, попадало в кино и даже на телевидение — не счесть. Пожалуй, никому не удастся свести воедино все написанное про нашу знаменитую подводную лодку. И с ее славой в то время могла сравниться, пожалуй, только слава балтийской подводной лодки «С-13», которой

командовал А. И. Маринеско, с той только разницей, что слава «С-13» вовсю загремела уже к концу войны. Хотя, если честно признаться, то можно утверждать, что условия войны на Балтике для подводников были значительно сложнее и опаснее, чем на Севере.

Обсуждая нашу будущую книгу, мы пришли к мысли, что все ранее писавшие о нашей лодке писали хорошо и правильно о ее походах и победах, об отдельных выдающихся эпизодах и событиях боевой жизни. Но от них нельзя было, да и неправильно было бы ожидать детального знания и описания всей повседневной жизни команды. Зато мы должны были осветить именно эту сторону жизни и боевой службы лодки и команды, осветить ее, так сказать, изнутри. Тогда история лодки и ее команды получилась бы более полной, цельной и стало бы яснее, почему лодка так успешно воевала.

Мы хорошо знали и помнили наших боевых друзей, начиная с нашего замечательного Героя Советского Союза Николая Александровича Лунина, и они нам дороги. Поэтому мы и решились приступить к написанию книги. Определить ее литературный жанр было трудно. Мы полагали, что нужно будет привести и официальные данные, и воспоминания, и эпизоды из жизни команды, порой очень тяжелые, а порой забавные и смешные. Ведь люди везде остаются людьми, трагическое и смешное в жизни всегда рядом, даже в самой жестокой войне, тем более — в среде моряков, где без острого словца, дружеской шутки, взаимной «подначки», без флотского, порой, грубоватого юмора жизнь попросту немыслима..

Мы не профессиональные литераторы и писать книгу для нас было делом необычным. Воспользоваться услугами профессионалов нам было попросту не по карману. Но едва ли не главной причиной, побудившей нас взяться за книгу, явилось то, что наш флот, его история, боевые действия и заслуги перед народом и Отечеством с некоторых пор подвергаются осмеянию, искажению. Как из-под лавки выскочили разные опровергатели и ниспровергатели, пытающиеся переписать историю боевых действий флота, оболгать и унизить краснофлотцев, старшин, офицеров, адмиралов и генералов, воевавших за нашу Отчизну. Итоги боевых действий, боевые успехи лодок так «уточняются», что от них почти ничего не остается. «Объективность» этих «историков» заставляет сделать вывод, что львиная доля наград подводников является незаслуженной, а число потопленных кораблей и судов противника соизмеримо с числом погибших наших подводных лодок и т. д. В книге А. В. Платонова «Советские боевые корабли 1941-1945 гг. III. Подводные лодки»

отвергнуты почти все боевые успехи нашей «К-21». Мы не знали этого автора. Никогда не слыхали о нем. Он никогда к нам не обращался по вопросам уточнения итогов боевых походов нашей лодки. На какие документы он опирался, нам неизвестно. Из его книги ясно только одно — у доброй половины (если не больше!) нашей команды нужно немедля отобрать все боевые награды. Как, впрочем, почти у всех подводников, в том числе посмертно — у погибших!

Правда, в предисловии автор пишет, что предлагаемые им в книге «выводы и версии событий…требуют критического подхода и дальнейшего исследования». Тогда непонятно, зачем было выступать с такой книгой, такими «версиями» без должного «критического подхода и дальнейшего исследования». Кто за него должен делать такую работу и устанавливать истину?

Уже после того, как мы начали работу над материалами, в ноябре 1996 года скончался комиссар нашей лодки капитан 1 ранга в отставке Сергей Александрович Лысов. Почти одновременно с этим трагически погиб Иван Иванович Липатов, доктор технических наук, бывший командир группы движения, а затем командир БЧ-V (инженер-механик) нашей лодки, который совершил на ней все 12 боевых походов. И вот 1 февраля 1997 года вечером внезапно скончался Зармайр Мамиконович Арванов…

Он успел до своей кончины просмотреть и одобрить несколько подготовленных мною фрагментов книги и одобрить предложенное мною построение (если можно так сказать) ее сюжета. Я решил продолжить работу и эту книгу написать. Мне помогали в работе капитан 2 ранга в отставке Василий Михайлович Терехов (командир торпедной группы, стрелявший торпедами по «Тирпицу») и капитан-лейтенант в отставке Иван Федорович Шевкунов (бывший краснофлотец-электрик, совершивший все 12 боевых походов на «К-21»).Они прислали очень ценные воспоминания и дали очень хорошие советы и уточнения текста. И. Ф. Шевкунов прислал также фотографии и видеопленку с кинокадрами, снятыми на лодке в 1942 году.

Прислали свои воспоминания и дали советы офицеры «К-21» капитан 1 ранга в отставке Викторий Иванович Сергеев, капитан 1 ранга в отставке Михаил Александрович Леошко. Хорошие и важные материалы по исторической хронике и фотографии любезно предоставил начальник музея Северного флота капитан 3 ранга Валерий Геннадиевич Чушенков. Большая организаторская и материальная помощь была оказана председателем Объединенного совета ветеранов-подводников ВМФ контр-адмиралом в отставке Львом Давыдовичем

Чернавиным и его заместителями капитаном 1 ранга в отставке Николаем Федоровичем Шацким и капитаном 1 ранга в отставке Георгием Ивановичем Гавриленко. Много помогли в подборе материалов по истории «К-21» и фотографий начальник ЦВММ капитан 1 ранга Евгений Николаевич Корчагин, сотрудник ЦВММ капитан 1 ранга в отставке Виталий Борисович Мельников, сотрудники ЦВМА Алла Андреевна Лучко и Вячеслав Михайлович Лурье, а также главный конструктор по специализации СПМБМ «Малахит», сын боевого офицера-подводника СФ Олег Александрович Зуев-Носов.

Хочу выразить благодарность и признательность за моральную поддержку и одобрение идеи книги, за ценнейшие советы и всестороннюю консультацию своим старшим товарищам и боевым друзьям по бригаде подводных лодок СФ капитанам 1 ранга в отставке Николаю Никифоровичу Козлову и Георгию Флегонтовичу Каратаеву, контр-адмиралу в отставке Григорию Филипповичу Макаренкову, а также начальнику Управления кораблестроения ВМФ контр-адмиралу Анатолию Федоровичу Шлемову и капитану 1 ранга Александру Михайловичу Каширину.

Хочу выразить благодарность и признательность моему другу и. коллеге, известному специалисту в области подводного кораблестроения, капитану 1 ранга в отставке Виктору Анатольевичу Бутакову, взявшему на себя труд просмотра рукописи книги и давшему ряд важных советов и рекомендаций.

Особую благодарность хочу выразить руководству СПМБМ «Малахит» — генеральному конструктору-начальнику бюро Владимиру Николаевичу Пялову, генеральному конструктору Анатолию Валерьевичу Кутейникову, главному конструктору Радию Анатольевичу Шмакову за их патриотическую деятельность— издание книг по истории Военно-Морского Флота и военного кораблестроения, а также сотрудникам «Малахита» Л. Б. Лазареву, Т. Л. Степановой, Е. А. Мотычко, А. В. Платонову, К. М. Идашкину, В. Г. Блинову, И. М. Сенскому, Т. Н.Зубовой, Г. П. Борисовой, Г. И. Богдановой, А. И. Висковой, Г. Н. Романовой за их работу по изданию и оформлению книги. Хочу пожелать им дальнейших успехов в этом благородном и важном для народа деле.

Часть второго тиража издана на спонсорские средства ЗАО «Посейдон-М». Ветераны-подводники благодарят генерального директора ЗАО капитана 2 ранга запаса М. Б. Куршина.

Член Президиума Объединенного Совета ветеранов-подводников ВМФ, почетный ветеран-подводник капитан 1 ранга в

отставке

К.*М. Сергеев*

ЗАРИКУ АРВАНОВУ

В поход выходим, друг, опять
Как много раз мы выходили.
До смерти нам рукой подать,
До жизни — огненные мили.

Но нет приказа унывать
Подводным мореходам.
Должны мы, друг, довоевать
И мир вернуть народам.

Уходим в море, друг, опять
Как много раз мы выходили.
Нам воевать — не привыкать
И не страшны нам огненные мили.

На страх врагам, назло смертям
Пойдем в огонь и воду.
Мы смерть пошлем ко всем чертям,
А жизнь вернем народу.

*капитан 1 ранга в отставке, командир подводной лодки «*Д-3*» в начале Великой Отечественной войны*

Филипп Константинов

НЕМНОГО ИСТОРИИ. ПЛ XIV СЕРИИ

История проектирования и постройки ПЛ XIV серии (типа «К») изложена в нескольких книгах воспоминаний (С. Базилевский, Ю. Стволинский и др.) с разной степенью подробности, а также в трудах ЦКБ «Рубин» и ЦНИИ ВК. В основном эта история сводится к тому, что в 1934 году начальник подводного отдела НИВК М.А. Рудницкий по своей инициативе и с одобрения руководства НИВК выполнил предэскизный проект, а затем в НИВК руководил разработкой эскизного проекта крейсерско-эскадренной подводной лодки проекта «КЭ», как ее тогда называли (по другим источникам — «КР»).

По мысли автора, ПЛ «КЭ» предназначалась для действия в составе эскадры. Для этого она должна была иметь скорость надводного хода 22-24 узла. Кроме торпедного, на лодке размещалось минное и артиллерийское вооружение.

Эскизный проект был утвержден Отделом кораблестроения ВМС. Дальнейшая разработка проекта была поручена ЦКБ-18, сам проект ПЛ был назван проектом 41, или XIV серии. Руководство ВМС и Главморпром, учтя личный вклад Рудницкого в этот проект и оценив по достоинству его творческие и организаторские способности, отступили от обычной практики и назначении его главным конструктором разработки в бюро технического проекта и рабочих чертежей лодки, а с началом постройки головной лодки (на заводе № 194, тогда — завод им. Марти) — ее строителем. Технический проект был рассмотрен и утвержден Советом Труда и Обороны СССР под председательством К. Ворошилова.

Главным наблюдающим от ВМФ за проектированием и строительством ПЛ XIV серии был военинженер 3 ранга В. Н. Перегудов. В дальнейшем он был переведен на работу в судостроительной промышленности, стал начальником СКБ-143 (ныне СПМБМ Малахит») Минсудпрома, главным конструктором первой отечественной атомной ПЛ, Героем Социалистического Труда.

Главный наблюдающий от ВМФ
за проектом ПЛ XIV серии
В. Н. Перегудов

Главный наблюдающий от ВМФ за проектам ПЛ XIVсерии В.Н. Перегудов

Проектирование и строительство ПЛ XIV серии знаменовало собой переход от строительства только ПЛ малого и среднего водоизмещения и небольшого радиуса действия, предназначенных в основном для охраны и обороны побережья и действий на ближних коммуникациях, к строительству также и океанских ПЛ большого водоизмещения с большим радиусом действия, большой скоростью хода и мощным торпедным, минным и артиллерийским вооружением.

Автор проекта, главный инженер-конструктор и главный строитель ПЛ XIV серии типа «К» М. А. Рудницкий. В дальнейшем – инженер-контр-адмирал, начальник управления подводных лодок ГУК ВМФ

Автор проекта, главный инженер-конструктор и главный строитель ПЛ XIV серии типа «К» М. А. Рудницкий. В дальнейшем — инженер-контр-адмирал, начальник управления подводных лодок ГУК ВМФ

В самом деле, на ПЛ было размещено 10 торпедных аппаратов (шесть в носу, четыре в корме, из них два вне прочного корпуса в надстройке) с общим количеством торпед 20 шт. (10 запасных торпед к носовым торпедным аппаратам), предусматривался вариант дополнительного размещения еще четырех торпед в 1 отсеке, 20 мин типа ЭП-36 в минно-балластной цистерне, 2 орудия типа Б-24 калибра 100 мм, 2 орудия типа 21К калибра 45 мм, 2 пулемета. Скорость надводного хода составляла 22 узла, дальность плавания экономической надводной скоростью 9 узлов при увеличенном запасе топлива 230 т — 16500 миль, наибольшая подводная скорость — 10,3 узла, дальность плавания ею — 10,4 мили, дальность плавания экономической подводной скоростью 3 узла — 175 миль, автономность — 50 сут., команда — 64 человека, время непрерывного пребывания под водой при использовании всех средств регенерации — 72 ч.

Все эти выдающиеся (по сравнению с другими ПЛ того времени) тактико-технические качества лодки XIV серии были достигнуты при сравнительно небольшом (ок. 1480 т) водоизмещении и достаточно скромных габаритах: длина наибольшая — 97,7 м, ширина наибольшая — 7,4 м, осадка средняя — 4,04 м.

Выбранное главным конструктором М. А. Рудницким размещение минного вооружения (мин и минно-сбрасывающего устройства) в специальной минно-балластной цистерне, расположенной в средней части корабля под центральным постом (III отсеком), вызвало большие, даже, можно сказать, ожесточенные споры. На Рудницкого нападали и проектанты-конструкторы, и минные специалисты ВМФ. Суть их возражений:

1) при вертикальном сбрасывании мин через люки, расположенные в килевой части корпуса, нет возможности уверенно обеспечить их надежный проход через люки из-за набегающего перпендикулярно корпусу мины потока воды, деформаций корпуса и конструкций сбрасывающего устройства;

2) многократное заполнение через люки и осушение минно-балластной цистерны приведет к ускоренной коррозии мин и минно-сбрасывающего устройства, загрязнению их илом и

планктоном, не исключается возможность попадания посторонних предметов в цистерну и т. д.;

3) при осушенной минно-балластной цистерне лодка не может погружаться.

Все эти и другие возражения выглядели весьма убедительными на стадии проектирования и постройки, Их обоснованность могла быть выявлена только при натурных испытаниях. Но к началу войны натурные испытания минного вооружения не были закончены и сомнения конструкторов в его работоспособности оставались.

Зато смелое и неординарное решение главного конструктора позволило успешно решить сразу несколько важнейших задач:

— разместить в корме дополнительно 4 торпедных аппарата;

— сделать обводы лодки наилучшими с точки зрения ходкости и тем обеспечить высокие скорости надводного и подводного хода;

— обеспечить остойчивость лодки в надводном и подводном положениях и даже гарантировать ее надводную непотопляемость при заполненных топливом междубортных цистернах главного балласта № 3, 4, 7, 8, 9, чего не удавалось достичь ни на одной серии уже построенных лодок.

Даже когда при составлении весовой нагрузки по рабочим чертежам выяснилось, что центр тяжести дизелей (весом ок. 130 т) в действительности находится на 1 м выше, чем это было ошибочно принято в техническом проекте, и остойчивость снизилась на 7 — 8 см, она оказалась значительно ниже спецификационной и проект удалось спасти лишь за счет некоторого уменьшения толщины обшивки надстройки, ограждения рубки, снятия щитов у пушек и облегчения ряда конструкций, расположенных в верхней части лодки.

Для обеспечения необходимой скорости надводного хода завод «Русский дизель» спроектировал и построил двухтактные реверсивные дизели 9ДКР с приводными ротативными продувочными насосами. Мощность дизеля составляла 4200 л.с. при 400 об/мин, Это были самые мощные дизели на отечественных ПЛ, одновременно быстроходные и с малой удельной массой — 15,35 кг на 1 эл.с. Главные гребные электродвигатели ПГ-11 мощностью 1200 л.с. при 235 об/мин были двухъякорными, катушки возбуждения были закреплены на поворотной станине для удобства их ремонта и замены.

На лодке была установлена аккумуляторная батарея типа «С» из двух групп по 120 элементов в каждой. Имелся также вспомогательный дизель-генератор (дизель 38.К-8 и электромотор мощностью 540 кВт). Энергоустановка была очень

живучей и высокоманевренной.

Лодка была двухкорпусной с запасом плавучести 41%. Прочный корпус клепаной конструкции был разделен на 7 отсеков: I — торпедный, II — аккумуляторный и жилой, III — центральный пост, IV — аккумуляторный и жилой, V — дизельный, VI — электротехнический и VII — торпедный. Легкий корпус был выполнен сварным. В междубортном пространстве имелось 13 цистерн главного балласта (ЦГБ). Для их продувания воздухом высокого давления (ВВД) в аварийных ситуациях и при всплытиях в позиционное положение, а также для других нужд в надстройке было размещено 25 баллонов ВВД (200 кГс/см^2) емкостью по 410 л, разделенных на 6 групп. Обычно ЦГБ при всплытии продувались с помощью двух турбовоздуходувок низкого давления за 10 мин. Предельная глубина погружения лодки была 100 м, рабочая — 80 м.

Строительство лодок XIV серии было поручено трем заводам — им. Марти, «Судомех» (ныне ГУП «Адмиралтейские верфи») — соответственно 6 и 3 ПЛ и Балтийскому — 3 ПЛ. Даты закладки ПЛ, спуска их на воду и подписания приемных актов указаны в приложениях.

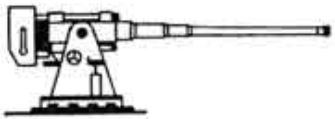
Из таблицы в приложении видно[4], что наша «К-21» строилась на заводе «Судомех», имела заводской номер 108, заложена 10 декабря 1937 года, спущена на воду 16 августа 1939 года, приемный акт подписан 30 ноября 1940 года.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «К-21» ПОСТРОЕНА

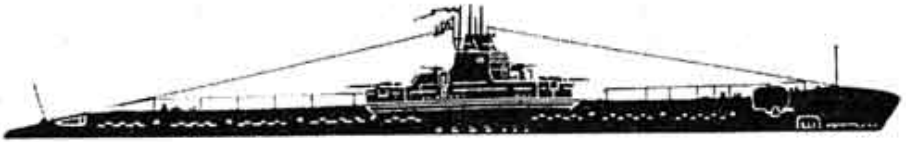
В соответствии с установившейся практикой личный состав ПЛ комплектовался еще в процессе ее постройки.

Командир лодки капитан-лейтенант Аркадий Алексеевич Жуков, командовавший до этого ПЛ «Д-2» (Северный флот), был назначен командиром «К-21» приказом НКВМФ от 1 сентября 1939 года. 10 мая 1939 года командиром БЧ-V (то есть инженер-механиком) ПЛ был назначен Владимир Юльевич Браман. Однако уже 26 августа 1939 года его назначили флагманским инженер-механиком отряда вновь строящихся и ремонтируемых кораблей в Ленинграде, а командиром БЧ-V нашей лодки был назначен Иван Семенович Синяков. К Браману мы вернемся еще не раз, а И. С. Синяков родился в 1904 году, в 1932-м окончил Ленинградский машиностроительный институт, был призван на флот, в 1933 году окончил КУПИМ (Курсы ускоренной подготовки инженер-механиков ВМФ) и до назначения на «К-21» плавал инженер-механиком на ПЛ типов «Щ» и «М». 16 июля 1939 года на лодку прибыл помощник командира Сергей Владимирович Трофимов. Прибыл также штурман Николай Платонович Моисеенко. После окончания дизельного факультета Училища им. Ф. Э. Дзержинского в мае 1940 года был назначен командиром группы движения ПЛ инженер-лейтенант Иван Иванович Липатов. Он родился в 1915 году в семье подмосковных ткачей, до поступления в Училище успел проработать четыре года на заводе искусственного волокна. 8 мая был зачитан приказ о его назначении и через день он уже докладывал Браману о прибытии на службу.

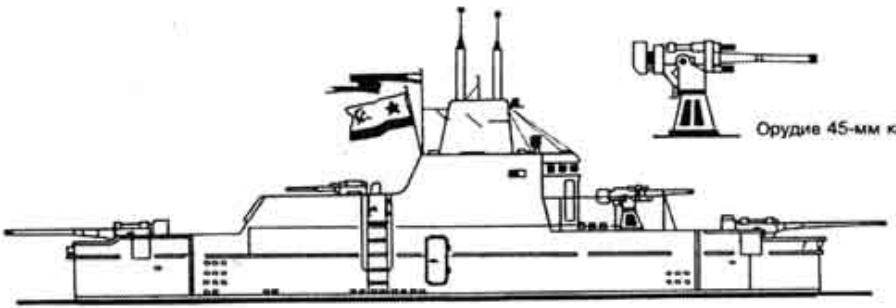
30 ноября 1940 года, после окончания испытаний и подписания приемного акта, лодка была переведена в Кронштадт и готовилась к переходу на Северный флот по Беломорско-Балтийскому водному пути. 10 февраля 1941 года на лодку был назначен военком — старший политрук Сергей Александрович Лысов, а перед самым отходом — военфельдшер Вася Овчинников.



Орудие 100-мм калибра

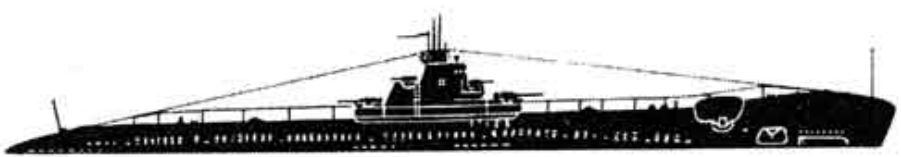


ПЛ «К-21» – силуэт

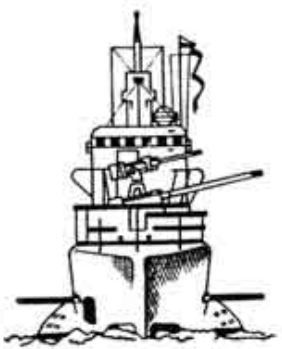


Орудие 45-мм калибра

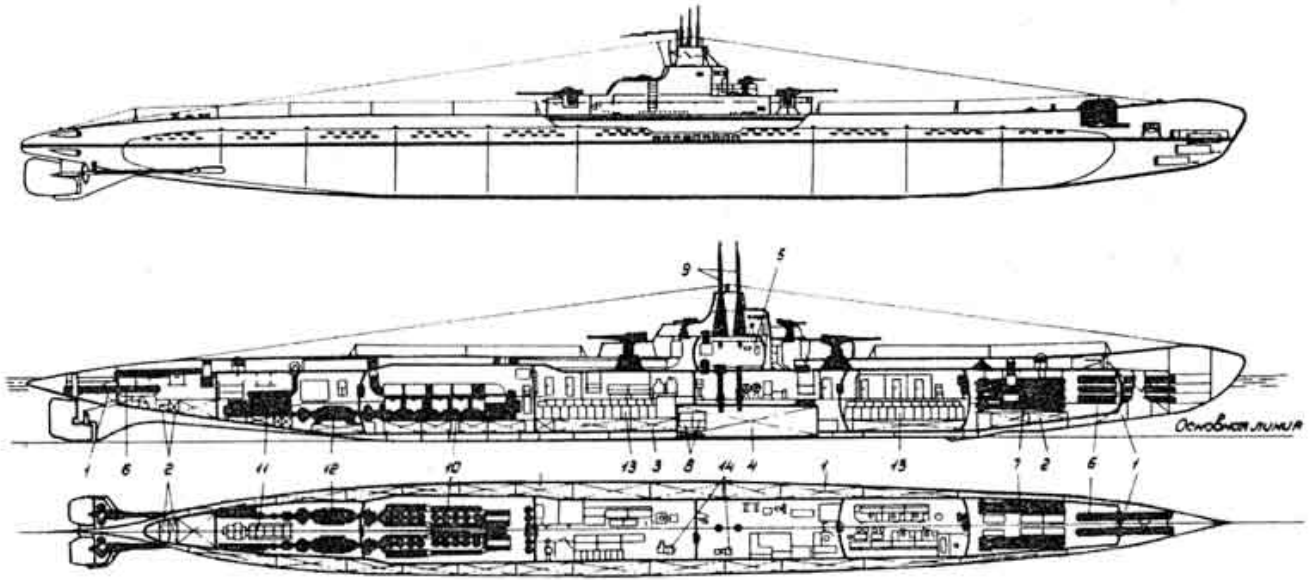
Ограждение рубки – вид сбоку



ПЛ XIV серии повышенной мореходности – силуэт



ПЛ «К-21» – вид с носа



ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ XIV СЕРИИ («К»):

1 – цистерна главного балласта; *2* – дифферентная цистерна; *3* – цистерна быстрого погружения; *4* – минно-балластная цистерна; *5* – прочная рубка; *6* – торпедный аппарат; *7* – запасная торпеда; *8* – мина; *9* – перископ; *10* – дизель; *11* – дизель-генератор; *12* – главные гребные электродвигатели; *13* – аккумуляторная батарея; *14* – турбовоздуходувка низкого давления

Хотя большинство назначенных на лодку краснофлотцев служили уже по 4-5 лет, а старшины были сверхсрочниками,

изучить новую технику ПЛ типа «К» и уверенно овладеть ею за период испытаний команде не удалось. Поэтому необходимо было много работать, чтобы сдать предусмотренные задачи и обеспечить переход лодки на Север. ПЛ «К-22» и «К-23» были переданы флоту несколько раньше, они сдали задачи, подготовились к переходу и на понтонах ушли вверх по Неве. Спешно закончив самые неотложные приготовления и став на понтоны, «К-21» в начале июня двинулась в путь.

ВОЙНА НАЧАЛАСЬ

За июнь были пройдены Ладожское озеро, река Свирь, Онежское озеро и 22 июня лодка стояла на понтонах у первого шлюза в Повенце, на входе в канал. Там в ожидании прохода скопилось много буксиров и барж. Уже было объявлено о начале войны с Германией. Вечером в тот день над Повенцом на большой высоте пролетел неизвестный самолет.

Командир лодки Аркадий Жуков приказал отрубить понтоны, отвел лодку на 40 км южнее в губу Черная и замаскировал ее ветками. Буквально через несколько часов после ухода лодки налетела гитлеровская авиация, ожесточенно бомбила шлюз, повредила его и потопила много стоявших у Повенца судов. Очевидно, вражеская разведка узнала, что по каналу идут на Север подводные лодки, да и сама система имела большое стратегическое значение. Отсюда и такая жестокая бомбежка шлюзов и других уязвимых мест системы.

Благодаря осторожности и разумной инициативе командира лодка не попала под бомбежку, но первую за войну пробоину получила, — пуля от пистолета ТТ пробила поручень трапа ограждения рубки. Командиру показалась подозрительной какая-то баржа, стоявшая на якоре недалеко от лодки. На барже мелькали какие-то огни, когда ее колыхало на волне. Он приказал военфельдшеру Васе Овчинникову с двумя краснофлотцами взять шлюпку и проверить подозрительную баржу. Вася взял пистолет, загнал патрон в ствол и сунул пистолет в карман брюк, не поставив на предохранитель. Когда он спускался с мостика по вертикальному трапу, пистолет выскочил из кармана, брякнулся на палубу, раздался выстрел, пуля пробила поручень под локтем у Васи, а пистолет булькнул в воду и ушел на дно. Последствия были для Васи самые печальные.

На барже все было в порядке, а за утерю оружия и другие прегрешения Васю через некоторое время после прихода лодки в Полярное списали на берег, он попал на полуостров Рыбачий, воевал на сухопутье в береговой обороне и вернулся в бригаду лодок только после ранения в 1944 году. У него за спиной разорвалась мина и Вася получил несколько осколков в спину и ноги, но остался в строю.

Первый командир ПЛ
капитан-лейтенант А. А. Жуков

Первый командир ПЛ капитан-лейтенант А. А. Жуков

Благополучно пройдя отремонтированный шлюз у Повенца и успешно преодолев остальную часть системы до Сороки (Беломорск), лодка пришла своим ходом в Молотовск (ныне Северодвинск), где были выполнены необходимые ремонтные и другие работы, а затем перешла в Архангельск и встала в док на заводе «Красная Кузница». С 17 сентября лодка была зачислена в состав Северного флота. Погрузив в доке аккумуляторную батарею и твердый балласт, проверив еще раз все системы, совершив необходимые приготовления и приняв запасы, ПЛ успела сдать первые задачи по «Курсу подготовки подводных лодок» штабу Беломорской флотилии, разок села на мель в устье Северной Двины, снялась с мели сама, сделала вывеску, удифферентовалась в Двинской губе и вышла в Белое море для перехода в Полярное.

Кронштадт, май 1941 года. Политинформация для личного состава ПЛ «К-21»: Справа налево: стоит – рулевой Петр Погорелов, сидят за столом: второй – рулевой Иван Фокеев, четвертый – электрик Иван Глобенко, далее трюмный Андрей Григорьев, радист Павел Горбунов, комендоры Павел Шорников и Борис Сидоров, стоит (самый левый) торпедист Петр Гребенников. Они совершили 12 боевых походов

состава ПЛ «К-21»: Справа налево: стоит — рулевой Петр Погорелов, сидят за столом: второй — рулевой Иван Фокеев, четвертый — электрик Иван Глобенко, далее — трюмный Андрей Григорьев, радист Павел Горбунов, комендоры Павел Шорников и Борис Сидоров, стоит (самый левый) торпедист Петр Гребенников. Они совершили 12 боевых походов.

Переход в целом прошел без особых происшествий. Но на подходе к Кольскому заливу 24 октября состоялся первый серьезный экзамен для команды. В 10.00 в районе Поноя вахта прозевала — вблизи от лодки из облака вынырнул вражеский самолет «Ме-110», с высоты 200 м спикировал на лодку, сделал три захода, обстрелял ее из пулеметов и легко ранил красноФлотца Павла Шорникова. Бомб у него, видимо, не было и он улетел, оставив в легком корпусе лодки 13 пробоин. Сыграли арттревогу, полагая, что самолет может возвратиться, но он не вернулся, и тогда командир, решив, что этот самолет может навести на лодку другие самолеты, и опасаясь бомбежки, дал отбой арттревоги и скомандовал срочное погружение. Но лодка погружаться не стала… Экзамен не был сдан.

Иван Семенович Синяков был очень незадачливым инженер-механиком. Он поплавал на «Малютках» и «Щуках» с их несложным оборудованием и попал на большую лодку со сложной новой техникой, которую освоить толком не смог. Как говорят на флоте, он лодку «не чувствовал». Пока лодку строили, переводили с завода на завод, достраивали, испытывали, военпреды принимали, это обстоятельство четко не проявлялось, хотя отдельные симптомы уже были. Когда лодка еще стояла в Кронштадте, на электроподстанции VI отсека вышло из строя реле обратного тока (эта подстанция связывала дизель-генератор с главными гребными электродвигателями и аккумуляторной батареей; реле защищало батарею от короткого замыкания через якорь дизель-генератора). Не обратив на это внимания, Синяков мимоходом включил на подстанции рубильник питания от дизель-генератора на батарею и тем самым замкнул накоротко гигантскую аккумуляторную батарею общим весом в 156 т. Из-за огромной силы тока мгновенно расплавились толстые медные «ножи» рубильника, и на подстанции, а затем и в отсеке возник пожар, который удалось погасить с большим трудом. Электроподстанция сгорела полностью и ее пришлось заменить. Сам Иван Семенович чуть не ослеп из-за вольтовой дуги и его долго держали в полной темноте — лечили глаза.

Июнь 1941 года. Лодка идет на понтонах по реке Свирь от Ивановских порогов к пристани Вознесенье. На фото: в центре – капитан буксира, слева – моторист Михаил Свистунов, справа – моторист Александр Гаврилов

Июнь 1941 года. Лодка идет на понтонах по реке Свирь от Ивановских порогов к пристани Вознесенье. На фото в центре — капитан буксира, слева — моторист Михаил Свистунов, справа — моторист Александр Гаврилов.

ПК «К-21» из Кронштадта идет на Северный флот по Беломорканалу: Слева направо: электрик Иван Шевкунов, за ним моторист Березкин, рулевой Григорий Ашурко, радист Иван Базанов, трюмный Иван Парфенов, радист Гавриил Ильяшенко. Стоят слева направо: мотористы Виктор Власов, Сергей Савельев, Анатолий Шандорин, Александр Камышанский, трюмный Михаил Устенко

ПК[5] «К-21» из Кронштадта идет на Северный флот по Беломорканалу. Слева направо: электрик Иван Шевкунов, за ним моторист Березкин, рулевой Григорий Ашурко, радист

Иван Базанов, трюмный Иван Парфенов, радист Гавриил Ильяшенко. Стоят слева направо: мотористы Виктор Власов, Сергей Савельев, Анатолий Шандорин, Александр Камышанский, трюмный Михаил Устенко.

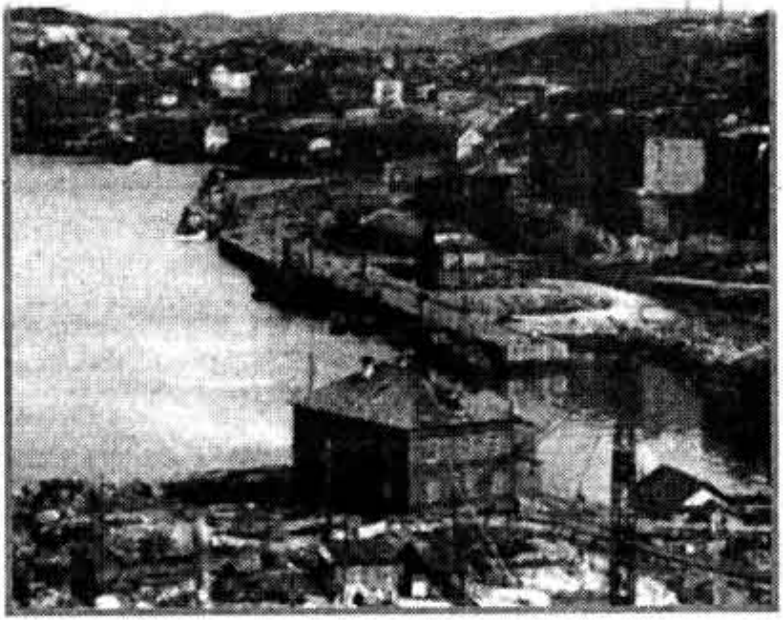
Командир Краснознаменной Ордена Ушакова I степени бригады

ПЛ Северного флота Герой Советского Союза контр-адмирал И. А. Колышкин[6]

Старпом Сергей Владимирович Трофимов был громогласен и суетлив, но в сложных условиях достроечных работ, испытаний, перехода из Ленинграда в Молотовск и Архангельск организацию службы на лодке наладить не смог. Когда пришла пора конкретных решений и действий в условиях боевой обстановки, недостаток знаний, навыков, организованности сказался сразу и был виден всем. Самолет только обстрелял лодку, никто не погиб, был лишь легко ранен комендор Шорников, но испуга и беспорядка было более чем достаточно! А главное, лодка не смогла срочно погрузиться. Четко выявились и недостатки несения верхней вахты. Таков был итог первой встречи с врагом.

Можно было думать, что такие недостатки характерны для любой команды корабля, который еще практически не плавал, и от нее нельзя сразу требовать четких, грамотных действий, выдержки, хладнокровия, тем более в боевой обстановке. Однако будущее показало, что улучшения ожидать не следует.

Начались нелепые и смешные происшествия, часто случалась тягостная перебранка вместо четких уставных и технически грамотных указаний. Постепенно выяснилось, что и старшины всех трех групп БЧ-V — мотористов, электриков и трюмных — тоже далеко не на высоте. Они засиделись в отряде вновь строящихся кораблей, уже давно серьезно не эксплуатировали механизмы, подзабыли старую технику, не освоили новую, растеряли организаторские навыки, не могли держать в руках подчиненных.



Вид на бухту Полярного. Слева вдали –
береговая база и причалы бригады подводных лодок СФ

Вид на бухту Полярного. Слева вдали — береговая база и причалы бригады подводных лодок СФ

Жилой квартал Полярного: Наверху – здание школы, средний пролет которой разрушен прямым попаданием авиабомбы

Жилой квартал Полярного. Наверху — здание школы, средний пролет которой разрушен прямым попаданием авиабомбы

Командир 1-го дивизиона бригады ПЛ Северного флота Герой Советскою Союза капитан 2 ранга М. И. Гаджиев.[7]

Да и возраст брал свое. Назревали серьезные конфликты и происшествия вроде недавно произошедшего пожара на электроподстанции VI отсека Когда же начали разбираться, почему лодка не пошла под воду при срочном погружении, то полностью выявилась вина и командира Жукова, и инженер-механика Синякова. Они проводили вывеску и дифферентовку лодки после погрузки аккумуляторной батареи и твердого балласта в Архангельске, Двинской губе мелководного Белого моря, куда изливаются пресные воды Северной Двины. А соленость воды в Баренцевом море в два с лишним раза больше чем в Двинской губе. Лодка получила дополнительную плавучесть и фактически оказалась неудифферентованной для условий Баренцева моря. После поддифферентовки лодка погрузилась.

Пост СНИС (служба наблюдения и связи) флота на Поное наблюдал нападение «Мессершмитта» на лодку, видел, что она погрузилась, о чем он и донес в штаб флота. Лодка же шла вдоль берега в подводном положении и следующий пост СНИС в Иоканьге ее, конечно, не видел. Скорость подводного хода лодки значительно меньше скорости надводного хода и лодка сильно опаздывала к точке встречи у Териберки, где ее ждали корабли эскорта для сопровождения в Кольский залив. В штабе флота и

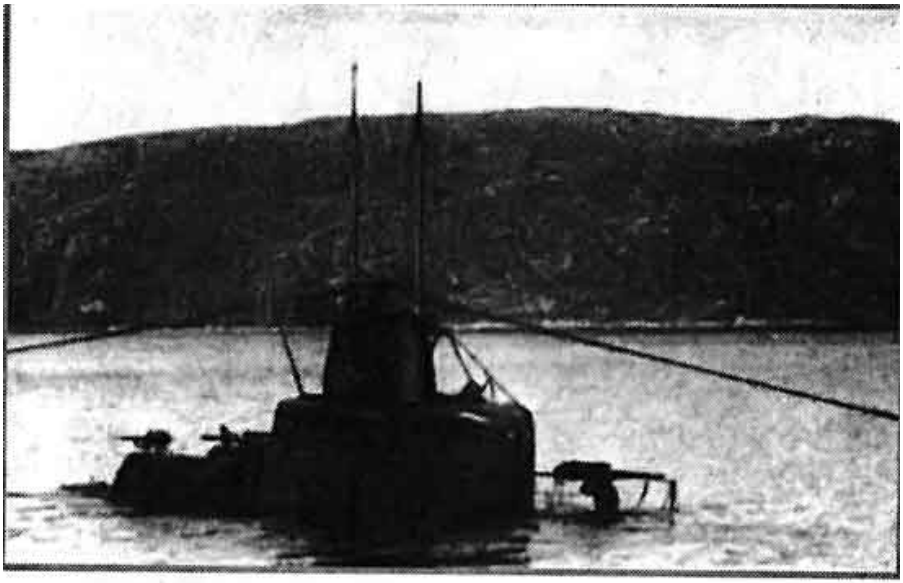
штабе бригады поднялся переполох — где же лодка, что с ней? Наконец, подойдя к Териберке и увидав в перископ корабли эскорта, лодка всплыла и, обменявшись позывными, прошла с эскортом Кильдинскую Салму и вошла в Кольский залив. После всплытия было обнаружено, что на мостике лежат снесенные водой прожектор и «Ратьер», которые были забыты там при срочном погружении. В Кольском заливе лодку встретил на катере командир 1-го дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга М. И. Гаджиев и 24 октября 1941 года в 15.47 ПЛ «К-21» пришвартовалась левым бортом у пирса бригады подводных лодок в г. Полярное. На пирсе лодку ждал командующий Северным флотом контр-адмирал А Г. Головко, который после доклада Жукова о приходе и о причине задержки в пути вызвал на пирс Синякова и учинил ему публичный разнос за такое «срочное погружение».

ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (7 - 21 НОЯБРЯ 1941 ГОДА)

Сразу после швартовки на ПЛ пришел Магомет Имадутдинович Гаджиев, один из опытнейших подводников бригады, и приступил к детальному осмотру лодки и знакомству с личным составом. Им была поставлена задача — в кратчайшие сроки подготовить ПЛ к выходу в море, в боевой поход. От его зоркого глаза не укрылось отсутствие должного порядка на корабле. Кроме слабых звеньев в комсоставе лодки, причиной такого положения являлось отсутствие должного контроля за лодкой и помощи со стороны опытных штабных специалистов бригады. Это не могло не отразиться на организации службы. Чтобы выполнить поставленную задачу, необходимы были срочные меры. И они были приняты — 25 октября с лодки был списан старпом Трофимов и назначен старпомом опытный подводник и хороший организатор старший лейтенант Федор Иванович Лукьянов:

Еще до отхода лодки из Архангельска на нее были переведены с ПЛ «Л-20» опытный минер (командир БЧ-II-III) старший лейтенант Алексей Носачев и молодой энергичный лейтенант Василий Терехов, только что окончивший Училище им. М. В. Фрунзе и двухмесячные курсы при УОПП им. С. М. Кирова по минно-торпедной специальности. Оба они и несли ходовую вахту на переходе лодки из Архангельска в Полярное. Штурмана Николая Моисеенко заменил штурман старший лейтенант Василий Лапшин.

В ночь с 24 на 25 октября была произведена выгрузка учебных мин из минно-балластной цистерны, причем оказалось, что часть мин была залита водой. Шли и другие работы. Днем 25 октября на лодку прибыли командующий Северным флотом контр-адмирал Головко, начальник штаба СФ контр-адмирал Кучеров, военком штаба СФ полковой комиссар Козлов, начальник Политического управления СФ дивизионный комиссар Торик, командир бригады ПЛ СФ капитан 1 ранга Виноградов.



Октябрь 1941 года. ПЛ «Л-21» проводит пробное погружение и дифферентовку в Оленьей губе Кольского залива

Октябрь 1941 года. ПЛ «К-21»[8] проводит пробное погружение и дифферентовку в Оленьей губе Кольского залива

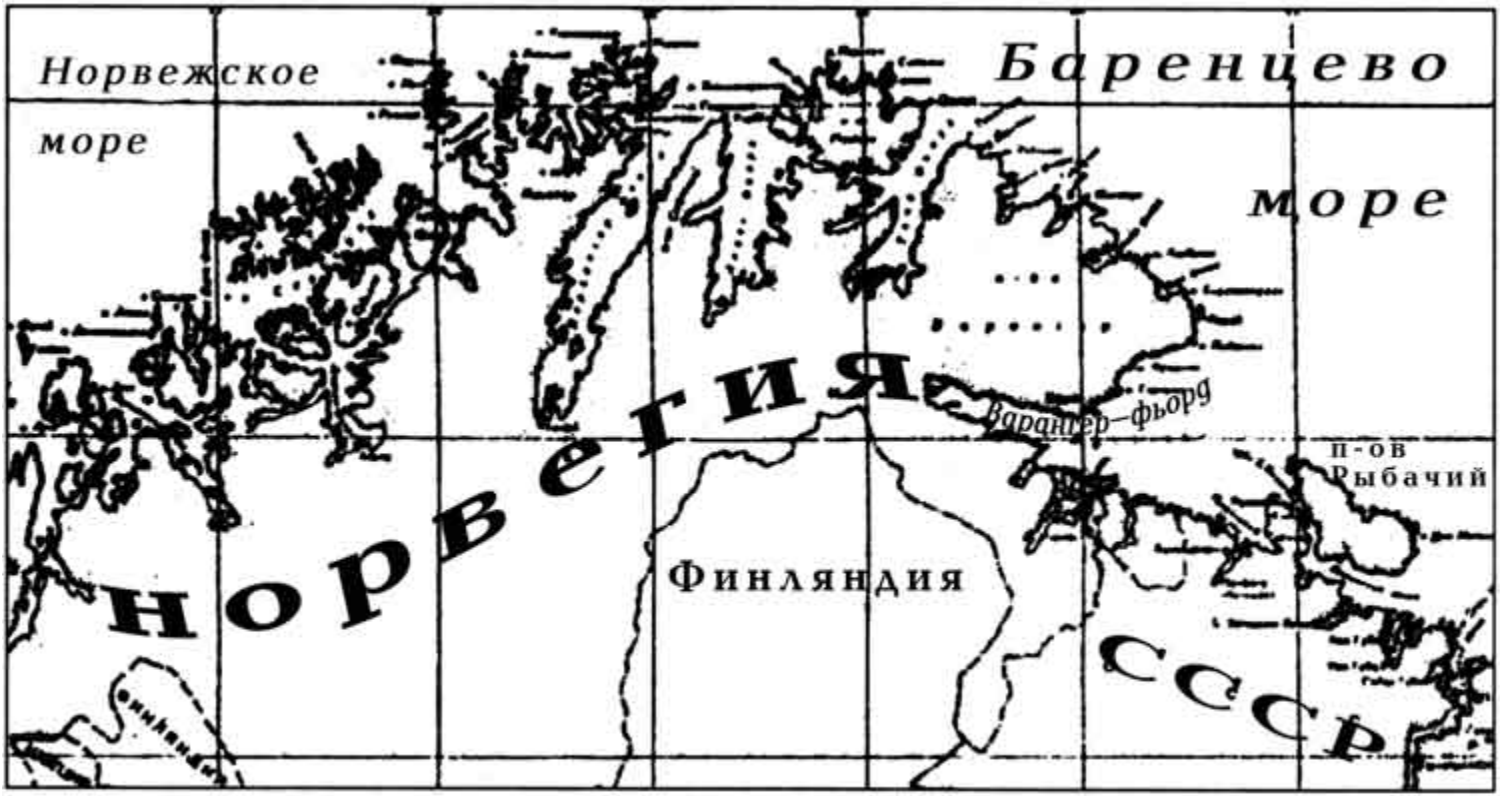
Командование осмотрело лодку, командующий флотом побеседовал с личным составом, подчеркнул важность и необходимость быстрой и качественной подготовки лодки *к* выходу в море в боевой поход. Он коротко осветил состояние боевых действий на Северном театре и задачи ПЛ по неограниченной подводной войне на морских коммуникациях Северной группировки войск противника и по защите конвоев, которые вскоре пойдут *к* нам от союзников, Сказал он и о том, что сухопутное наступление немецко-фашистских войск на Мурманском направлении выдохлось и остановлено, непосредственной угрозы Мурманску и главной базе Северного флота уже нет. В заключение командующий пожелал команде боевых успехов.

Лодку все время посещали дивизионные и флагманские специалисты, тщательно выяснявшие состояние техники по своему профилю и степень подготовленности личного состава. По указанию командования бригады были сняты волнорезы торпедных аппаратов, спасательные буи, убрана из надстройки корабельная шлюпка. Были выполнены другие срочные работы по

усовершенствованию некоторых механизмов и устройств по уже имевшемуся опыту войны. Шла погрузка торпед и мин, приемка топлива, масла, пресной воды, продовольствия, регулировка минно-сбрасывающего устройства, приемка и размещение запчастей, снарядов и много других работ. За это время случилось только одно чрезвычайное происшествие, удостоенное записи в вахтенном журнале: 6 ноября в 20.40, когда лодка шла по Кольскому заливу с полигона Ваенга после уничтожения магнитной девиации, у краснофлотца Ростовцева ветром унесло за борт зимнюю шапку. (А вот попробуй, не запиши это в вахтенный журнал! И не видать краснофлотцу Ростовцеву зимней шапки, да еще получит взыскание за ее утерю. А так все в ажуре и будет Ростовцев ходить в новой зимней шапке. Порядок!)

На посту управления горизонтальными рулями боцман ПЛ мичман Т. И. Соловей. Совершил 12 боевых походов

На посту управления горизонтальными рулями боцман ПЛ мичман Т. И. Соловей. Совершил 12 боевых походов.



Карта побережья Северной Норвегии и СССР.
Район боевых действий ПЛ СССР в Баренцевом и Норвежском морях

Карта побережья Северной Норвегии и СССР. Район боевых действий ПЛ СССР в Баренцевом и Норвежском морях. [9]

7 ноября все было готово к первому выходу «К-21» в боевой поход. Все запасы, вплоть до свежего хлеба, на борту. Первый поход лодки обеспечивают командир 1-го ДПЛ капитан 2 ранга Гаджиев, флагманский инженер-механик бригады инженер-капитан 3 ранга Коваленко, дивизионный минер капитан-лейтенант Барбашов и дивизионный штурман Васильев. В 13.30 отошли от пирса и перешли в губу Оленья, удифферентовались и в 15.23 начали движение на позицию.

Хотя с момента прибытия в Полярное и до отхода в первый боевой поход прошло всего 10-11 суток, к тому же чуть ли не на все 24 часа заполненных работой, комсостав и команда встретили в бригаде множество знакомых и друзей с лодок, уже выходивших в боевые походы, одержавших первые победы над врагом, побывавших под бомбежками. Все поняли, что пришло время исполнить свой святой долг по защите Отечества, поэтому подготовка лодки к походу проходила с особым рвением и отдачей. Да и налет фашистского самолета с обстрелом лодки при переходе в главную базу был для всех предметным уроком, показавшим, что враг смертельно опасен и зевать нельзя. Хорошо, что у него не было бомб, а то неизвестно, чем бы кончилась для лодки эта встреча.

Но вскоре напряженность проходит. Привычные обязанности целиком захватывают внимание команды, каждый занят своим делом. Лодка выходит из Кольского залива, поворачивает на восток, проходит Кильдинскую Салму, берет курс на север и двигается в указанный штабом район. Командиру поставлена задача — постановка минных заграждений в виде банок и действия по блокированию северо-западного побережья Норвегии, то есть неограниченная подводная война на морских коммуникациях врага.

Флагманские специалисты, а у них уже есть опыт эксплуатации корабельной техники в боевых условиях, активно работают с командирами боевых частей. Минер 1-го ДПЛ Григорий Барбашов вместе с минерами лодки Алексеем Носачевым, Василием Тереховым и старшинами еще и еще раз осматривают и проверяют состояние и готовность торпедного оружия. Барбашов объясняет тонкости и трудности в работе с минно-сбрасывающим устройством, исподволь определяет знания и навыки личного состава БЧ-II и, кажется, остается довольным.

Штурман 1-го ДПЛ Васильев, еще раз дотошно осмотрев и

проверив работу всей штурманской техники — гирокомпаса, магнитного компаса, лага, эхолота, перископного хозяйства, садится у штурманского стола со штурманами Лапшиным и Мартыновым, шелестят картами, проверяют документы и приборы, намечают точки и способы определения места по маршруту лодки, особенно в районе минной постановки, действия для помощи командиру при торпедных атаках. Васильев — опытный штурман, хорошо знает Северный театр, по характеру очень сдержанный и немногословный человек. Он уже познакомился со штурманами, знает о посадке лодки на мель в устье Северной Двины, но с окончательными выводами не торопится. Все будет ясно после похода.

Более сложное положение у флагманского инженер-механика бригады Ивана Владимировича Коваленко. БЧ-V — самая крупная боевая часть корабля с механизмами, размещенными практически по всей лодке. Поэтому главное внимание — на организацию службы в БЧ-V, какие команды в конкретных ситуациях отдает вахтенный инженер-механик, как эти команды исполняются. Флагмех уже знает о том, что по вине командира БЧ-V Синякова еще в Кронштадте сгорела электроподстанция VI отсека, что командир группы движения инженер-лейтенант Липатов не имеет опыта практического самостоятельного плавания. Коваленко с удивлением узнает, что группа трюмных не подчинена Липатову, ею командует только сам командир БЧ-V. Таким образом, второй инженер-механик лодки не касается проблем системы погружения и всплытия, систем воздуха высокого, среднего и низкого давления, системы осушения и заполнения, дифферентовочной системы и командует ими только неся вахту инженер-механика в центральном посту по готовности № 2.

Иван Владимирович Коваленко, окончив Училище им. Ф. Э. Дзержинского в 1934 году, служил инженер-механиком лодки типа «Щ», затем инженер-механиком дивизиона ПЛ на Балтике, а в сентябре 1940 года был назначен флагманским инженер-механиком бригады подводных лодок СФ. Это был опытный подводник с острым глазом и, скажем так, тяжеловатым характером. Он не только умел подмечать недостатки и упущения, но никогда их не забывал. И хоть раз провинившийся чувствовал себя всегда «под дамокловым мечом» и мог быть вполне уверен, что будет упомянут в очередном приказе по бригаде самым нелестным образом.

Флагмех быстро подметил, что командир БЧ-V Синяков знает технику не слишком глубоко, командует не очень уверенно, нервно, на старшин особо не надеется, да и те действуют с оглядкой, нечетко, без должной быстроты и автоматизма. Он

также заметил, что командир группы движения Липатов командует более уверенно, технику знает лучше Синякова, но у него очень мягкий характер, в голосе, как говорится, мало металла, выглядит он гораздо моложе своего возраста (тогда ему было 26 лет), и старшины поглядывают на него весьма снисходительно. (Можно добавить, что по причине этой моложавости у Липатова в Училище даже была кличка «Птенец».) Флаг-мех[10], как и следовало ожидать, отнес эти недостатки за счет малой морской практики. В период плавания команда быстро приобретает уверенность в действиях. Так было на большинстве лодок.

И все же самая трудная задача была у командира дивизиона Гаджиева. Именно он отвечал за успешность действий команды, он должен был подметить недостатки в действиях командира лодки и вахтенных командиров, оценить их достоинства, помочь правильно действовать, обрести уверенность в своих силах, сделать из лодки с еще «сырой» командой настоящий боевой корабль, способный успешно воевать в сложных условиях Баренцева моря.

Были и другие объективные трудности. Вот как оценивал штаб Северного флота в 1941 году особенности Северного театра:

> «Северный театр имеет ряд особенностей, затрудняющих использование оружия:
>
> а) наличие у всего побережья больших глубин моря. Часто глубина моря не позволяет использовать мины в районах, где желательно поставить мины по оперативным соображениям;
>
> б) наличие значительных течений, постоянных— в среднем до 1-2 узлов, и приливно-отливных, достигающих 2 узлов и более, которые влияют на углубление поставленных мин;
>
> в) большие изменения уровня воды в связи с приливно-отливными течениями. Высота колебания уровня доходит до 4-6 м, что резко изменяет углубление выставленных мин;
>
> г) открытое побережье со стороны Баренцева моря подвержено большим штормам и волнениям, что в сильной степени сказывается на живучести минных заграждений;
>
> д) гидрометеорологические условия Баренцева моря в разных пунктах побережья неодинаковы; резкие колебания температур, большие изменения глубины моря, резкие изменения направления и силы ветров,

частые заряды дождя, снега и туманы, различная интенсивность и направление течений;

е) отсутствие достоверных сведений о гидрологическом режиме в районах Северо-Западной Норвегии осложняет расчеты минных заграждений, а в некоторых случаях может привести к ошибкам».

Но недаром бригадой подводных лодок Северного флота командовали такие выдающиеся моряки, как командир бригады Николай Игнатьевич Виноградов, командиры дивизионов Колышкин, Гаджиев, Морозов. Они не только сами избороздили все Баренцево море, знали все о нем, но обеспечивали в походах и воспитали не один десяток способных молодых командиров.

Как писал И. А Колышкин в своих воспоминаниях, задачей обеспечивающих в походах «…было следить, чтобы неопытный командир не наделал ошибок, опасных для корабля, поправлять его, если потребуется, давать ему вовремя нужные советы, одним словом, помогать ему набираться командирской премудрости».

Сразу после выхода лодки из Кильдинской Салмы резко усилилась штормовая погода. Высокие волны били в корпус лодки, захлестывали палубу и даже накрывали рубку.

Крен достигал 30˚, все плохо закрепленное летело, билось, нижняя вахта, чтобы удержаться на посту, хваталась за клапаны и ручки, а уж как доставалось верхней вахте — трудно себе представить. Вахтенные стояли на специальных ступеньках, приваренных изнутри к ограждению рубки, и сквозь особые лючки на половину роста возвышались над крышей ограждения. Очередная волна обдавала их брызгами, ветер заставлял пригибаться к крыше ограждения. Промокли они с головы до ног.

Итак, лодка под опекой комдива и флагманских специалистов шла сквозь шторм на позицию в намеченный квадрат и достигла намеченной точки в 6.00 9 ноября.

Штурманы определили место лодки и командир принял решение погрузиться и идти к району постановки минной банки в подводном положении, разведать там обстановку. Переход совершался трехузловым экономическим ходом на глубине 15-30 м, через каждые 15 минут лодка подвсплывала для осмотра горизонта.

К району постановки мин подошли уже с наступлением темноты. Тщательно прослушав горизонт, лодка осторожно всплыла в позиционное положение. Комдив и командир вышли на мостик, осмотрелись и почти сразу увидели ходовые огни корабля, идущего на дистанции примерно 8 каб. Тип корабля опознать не удалось, тем не менее командир скомандовал

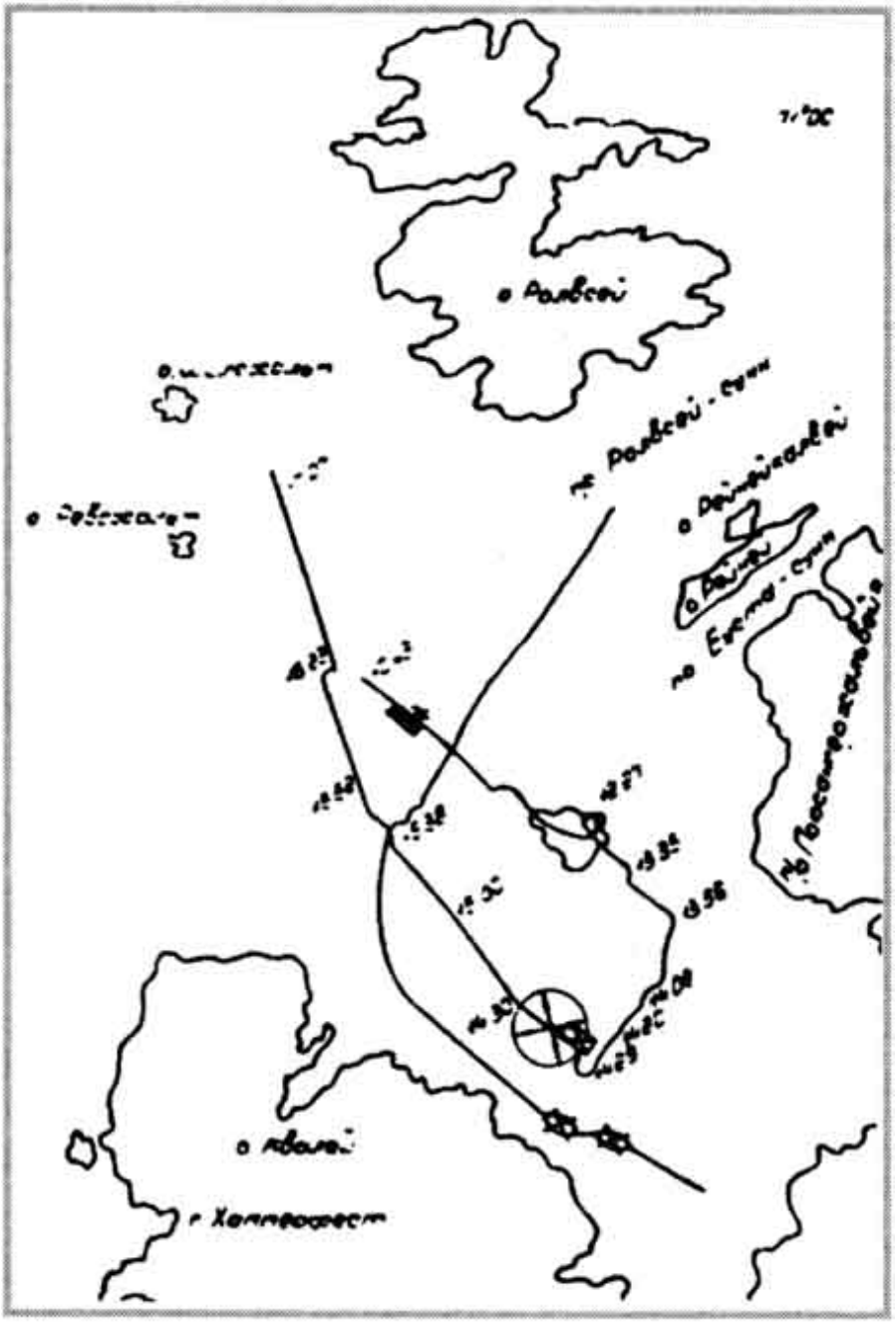
«Торпедная атака!»

По кораблю были выпущены две торпеды из кормовых ТА № 7 и № 8 из надводного положения. Но взрывов не было, торпеды в корабль не попали, и он прошел мимо, не заметив лодку. Первая торпедная атака окончилась неудачей.

К отливу подошли к проливу Веста-Сунн, штурманы определили место, лодка погрузилась на глубину 20 м и поставила в проливе минную банку из 10 мин. Пройдя пролив в подводном положении, лодка снова всплыла и ушла к северной части своей позиции, чтобы зарядить аккумуляторную батарею.

В 5.42 10 ноября верхняя вахта наблюдала взрыв по пеленгу на то место, где лодкой была поставлена минная банка. Огненный столб над поверхностью моря держался 1-2 минуты. Значит, взорвался на нашей мине какой-нибудь транспорт противника.

Закончив зарядку батареи, лодка погрузилась и в подводном положении пошла к порту Гаммерфест на о. Квалей. В 14.12 лодка была у входа в гавань Гаммерфеста и начала постановку оставшихся 10 мин. Но после выхода шестой мины заело минно-сбрасывающее устройство. Командир, по совету комдива, решил подвсплыть для торпедного удара по кораблям и транспортам в гавани. Но когда лодка всплыла, ничего не было видно — все было закрыто снежным зарядом. Пришлось снова погружаться и ложиться на курс отхода. Но тут минеры доложили, что минно-сбрасывающее устройство исправлено, и у входа в Гаммерфест была поставлена еще одна минная банка из четырех мин.



Маневрирование «К-21» при потоплении двух транспортов 12 декабря 1941 года

Маневрирование «К-21» при потоплении двух транспортов 12

Поскольку электроэнергия батареи была израсходована, пришлось снова отходить на север в район зарядки, чтобы после нее вернуться обратно для поиска кораблей и транспортов противника.

К рассвету 11 ноября лодка вернулась на позицию, погрузилась и вела наблюдение за обстановкой. Противник не появлялся. Ночью, чтобы не расходовать электроэнергию батареи, лодка подвсплыла в позиционное положение и ждала противника, маскируясь у пролива Симмель-Сунн.

В среду 12 ноября с рассветом лодка погрузилась, ожидая противника на плесе между проливами Веста-Сунн и Симмель-Сунн, И, наконец, противник появился. Вахтенный командир лейтенант Василий Терехов при очередном подвсплытии и осмотре горизонта в 12.30 заметил в перископ мачты корабля и начал маневр для выхода в атаку. В воздухе был замечен немецкий самолет-разведчик типа «Арадо», что, как правило, предвещало близкий проход конвоя. Действительно, в 13.50 в перископ были обнаружены два транспорта и сопровождавший их сторожевой корабль. Для торпедной атаки были уже приготовлены носовые и кормовые торпедные аппараты. В 14.20 на угол упреждения пришел первый транспорт и по нему был произведен с дистанции 18-20 каб. трехторпедный залп. Через 3 минуты после залпа были слышны два глухих взрыва.

После торпедного залпа нарушается дифферентовка лодки, становится легче нос или корма (в зависимости от того, какими торпедными аппаратами произведен залп — носовыми или кормовыми) и нужен определенный практический опыт управления лодкой, чтобы удержать ее от всплытия. Наш боцман Соловей на сей раз с лодкой не справился и она всплыла на глубину 7,5 м, показав «рога» радиоантенны. Затем он загнал лодку вглубь, и она ушла на глубину 11 м и только потом вернул ее на перископную глубину.

Лодка продолжала атаку конвоя и в 14.29 на угол упреждения пришел второй транспорт. По нему был дан двухторпедный залп. В перископ было видно, что торпеда «оголилась», то есть показалась на поверхности воды. Но боцман опять «притопил» лодку на 12 м. Перед этим удалось осмотреть горизонт, первого транспорта не было видно. Возможно, что он уже утонул, а перископ опять скрылся под водой и взрыв не был виден, зато он был услышан через 2 минуты 13 секунд. А еще через 3 минуты для команды ПЛ началась уже настоящая война:

сторожевик, охранявший транспорты, «засек» лодку и мчался на нее полным ходом…

Врагов у ПЛ много. Это и надводные корабли, и авиация, и ПЛ, и мины. В узкостях, на входах в базы и порты лодку стерегут противолодочные сети.

Если ПЛ застают в надводном положении, надводные корабли противника могут ее протаранить, повредить артиллерийским огнем, лишить возможности погружаться и затем уничтожить. Но нашу лодку типа «К» мог догнать не каждый надводный корабль, а с нашими двумя пушками 100-мм и двумя пушками 45-мм калибра мы могли не только отбиться от небольших надводных кораблей с более слабой артиллерией, но и серьезно их напугать, повредить и даже уничтожить, что в дальнейшем и бывало не раз.

Лодки сильно уязвимы при атаках самолетов. Самолеты могут нанести бомбовый и торпедный удары, обстрелять лодку из пушек, крупнокалиберных пулеметов, навести на нее противолодочные корабли, сообщить о лодке и предупредить силы охранения конвоев, идущих через этот район. Противодействовать самолетам с помощью артиллерии нашей лодки было очень трудно. Огонь ее зенитных 45-мм пушек был малоэффективным.

Если верхняя вахта бдительна, а маневр срочного погружения хорошо отработан, лодка может своевременно уйти из надводного положения и избежать таранного удара или артиллерийского обстрела надводного корабля, бомбы, торпеды или обстрела с самолета, наконец, просто уклониться от встречи с противником, не будучи им замеченной.

В подводном положении лодка должна больше всего опасаться мин. Форсирование района с минной опасностью или минного заграждения всегда было сопряжено с огромным риском. При проходе через такой район вся команда лодки, что называется, во все уши слушала, не заскрежещет ли по борту минреп, и с замиранием ждала, чем окончится маневр уклонения от мины. Когда скрежет прекращался, у всех невольно вырывался вздох, но затем снова начиналось тревожное ожидание следующего скрежета и так до выхода из опасного района.

Но самое опасное положение для лодки — это когда ее верхняя вахта прозевала надводный корабль или самолет и лодка стала погружаться на дистанции таранного удара, артиллерийского огня, бомбового или торпедного удара, а в последующем — атаки глубинными бомбами. Для ухода лодки из надводного положения на глубину необходимо время — не менее 45 секунд. В этот период лодка ничего не видит, так как верхняя

вахта ушла вниз, и потеряла ход, поскольку остановлены дизели. Чтобы начать маневрирование, нужно дать ход электродвигателям, открыть вахту гидроакустиков, уйти на глубину 15—20 м, поднять перископ и осмотреться.

Если погружающуюся лодку атакует самолет, который не может ее «слушать», он из-за большой разницы в скоростях быстро «теряет» лодку. Атаки самолета в этом случае хоть и опасны, но скоротечны. Другое дело — надводный корабль. Он может «слушать» лодку своими гидроакустическими средствами, для чего уменьшить или совсем застопорить ход, а при необходимости резко увеличить его для атаки, может долго преследовать лодку, ждать ее всплытия и уничтожить.

Так же опасна ситуация, когда лодка обнаруживает себя при атаке конвоя и ее начинают преследовать корабли охранения. Очень опасен метод группового преследования, при котором в группе, например, из трех кораблей противника два стопорят ход, «слушают» лодку, по пеленгам определяют ее «место» и передают его третьему, который и атакует лодку глубинными бомбами.

Такая группа кораблей, имея преимущество в скорости и тройной запас глубинных бомб, может долго и упорно преследовать лодку. Уйти от такой группы было или большой удачей или большим искусством и незаурядной военной хитростью командира в сочетании с хладнокровием и выдержкой команды, сумевшей вовремя ликвидировать повреждения, наносимые глубинными бомбами, восстановить боевые качества лодки. Иногда лодка сама «показывала» свое место, если из поврежденных при бомбежке междубортных топливных цистерн вытекала солярка.

Бывалые командиры (в том числе и Лунин) не раз говорили, что будущую судьбу команды, а особенно командира лодки, во многом определяет первая бомбежка, если, конечно, она по-настоящему опасна.

Именно под яростной прицельной бомбежкой, когда безумной силы газоводяной молот раз за разом страшно бьет в корпус лодки, бросая ее на несколько метров в сторону, сокрушая электролампы, стекла, приборы, механизмы, наиболее уязвимые корпусные конструкции, оглушая людей, подавляется психика команды, ей внушается страх, растерянность. В эти минуты от храбрости, самообладания, решительности, ясности мысли, хитрости командира зависит судьба корабля.

Именно в такой тяжелой боевой обстановке и рождается настоящий боевой командир, только в такие моменты в него может окончательно поверить команда. Да и сам командир, выдержав подобное страшное испытание, может убедиться в

своей пригодности к бою и обрести уверенность, необходимую для будущих боевых походов и побед.

В не меньшей степени все сказанное выше относится и к другим боевым ситуациям, смертельно опасным для корабля.

Рассказывает Иван Липатов — командир группы движения: «Первые же глубинные бомбы, сброшенные в 14.35, потрясли лодку. Командира Жукова сильно оглушило в боевой рубке, и он выскочил из рубки в центральный пост. Но тут обеспечивающий поход командир дивизиона М. И. Гаджиев так гаркнул на него, что он мигом пришел в себя и прямо-таки взлетел обратно в рубку по вертикальному трапу». Поскольку и последующие бомбы рвались близко от корабля, стало ясно, что нарушена герметичность тех междубортных цистерн главного балласта, в которых находилась солярка. Он всплывал на поверхность моря и показывал «место» лодки, чем и пользовался СКР при бомбометании.

«Ныряй на 80 метров, полный ход!» — скомандовал Жуков. Лодка пошла на глубину, ход резко увеличился, соляровый след сразу стал сильно отставать от лодки, взрывы стали удаляться и потом совсем прекратились. Стемнело. СКР совсем потерял след и прекратил преследование. Всего он сбросил на лодку 17 бомб.

Через полчаса — в 15.00 — командир решил всплывать на глубину 20 м. Глубина моря по карте в месте всплытия — 125 м. Однако через 9 минут раздался сильный удар по корпусу — на глубине 50 м лодка с ходу ударилась килем о грунт. Немедленно застопорили ход.

Но лодка — 2100 т полного подводного водоизмещения — шла вперед по инерции с дифферентом на корму. Были слышны еще 7 ударов — лодка билась килем о грунт, забираясь все выше по склону подводной скалы, не обозначенной на карте, и, наконец, остановилась на гребне скалы на глубине 42 м уже с дифферентом 8° на нос.

После небольшой заминки из ЦП послышались команды: «Осмотреться в отсеках, проверить герметичность отсеков, результаты доложить». К счастью, никаких нарушений герметичности обнаружено не было.

Прочный корпус лодки, ее основные конструкции и системы выдержали жестокую бомбежку и удары о грунт. Главное — забортная вода нигде не поступала внутрь лодки, о чем из отсеков доложили в центральный пост очень бодро и даже с некоторой лихостью. Доклады были восприняты с большим облегчением и казалось, что самое страшное позади. Но судьба приготовила лодке новые испытания. В 15.18 командир решил всплывать, был дан воздушный пузырь в среднюю группу ЦГБ,

чтобы облегчить отрыв лодки от грунта.

Одновременно дали малый ход вперед и лодка начала медленно всплывать. Через 2 минуты лодка была на глубине 20 м. Стравили воздушный пузырь из средней группы и тут же лодка начала стремительно погружаться с дифферентом на нос, на глубине 36 м, опять коснулась грунта и вновь пошла на глубину. На глубине 70 м опять продули среднюю группу, но лодка не останавливалась. Уже на почти предельной для лодки глубине 93 м удалось задержать ее, продув носовую группу ЦГБ и еще раз — цистерну быстрого погружения. Но тут лодка начала быстро всплывать и через минуту была на глубине 25 м. Только после этого инженер-механик Синяков понял, что лодка «тяжела» и приказал запустить помпу для откачки воды из уравнительной цистерны за борт, одновременно стравливая воздух из ЦГБ. Через минуту работы помпы двухтысячетонная махина длиной почти 100 м прекратила свои стремительные метания на глубину и обратно и спокойно пошла вперед на глубине 25 м со скоростью 6 узлов.

Через полтора часа — в 17.06 — лодка всплыла в позиционное положение. Вышедшая на мостик верхняя вахта увидела удручающую картину — за кормой лодки, как и предполагалось, тянулся широкий соляровый след.

Корпус ПЛ, мостик, ограждение рубки — все было в больших соляровых пятнах. Осмотр показал, что солярка текла из лопнувших сварных швов вентиляционной трубы ЦГБ № 3, через поврежденный запорный клинкет ЦГБ № 7 и другие повреждения.

С 13 по 18 ноября лодка штормовала в надводном положении и одновременно экипаж пытался устранить повреждения.

В ледяной воде, практически без освещения, несколько часов работали старшины и краснофлотцы Коконин, Свистунов, Пильгуй, Камышанский, Буряк и Мац под руководством командиров и многое удалось исправить. Но, конечно, в море, да еще в штормовых условиях, добиться восстановления герметичности сварных швов цистерн главного балласта невозможно. Очередной свирепой волной Валентина Буряка смыло за борт. Что он пережил и как он сумел вернуться на палубу, никто не мог объяснить…

(Тем не менее, один из новейших «исследователей комментирует эту ситуацию так: «…получив повреждение топливной цистерны и не сумев (?!) остановить утечку…». Такие, знаете ли, косорукие неумехи! Не сумели сделать даже такую мелочь!)

В ЦГБ № 7 практически не осталось солярки (только так называемый «мертвый запас»). В других ЦГБ тоже часть солярки

была вытеснена водой и ушла за борт. Это привело к тому, что 13 ноября вода вместо солярки попала в левый дизель и он остановился. Воду очень осторожно удалили из цилиндров, тщательно продули ее остатки и только после этого дизель смогли запустить.

Штормовой ветер (7-8 баллов) и высокая волна жестоко трепали лодку. Вышло из строя электрическое управление вертикальным рулем из рубки, пришлось управлять им вручную. Правда, через 15 минут электроуправление удалось восстановить. Волнами сорвало съемный лист носовой части мостика над минно-погрузочным люком, сорвало носовой талреп у нактоуза кормового компаса. Шторм продолжался до 18 ноября.

18 ноября командир решил перейти в южную часть района для продолжения поиска кораблей противника. Но по следу солярки лодку обнаружил немецкий патрульный самолет типа «Арадо». Пришлось уйти от него на глубину, повернуть обратно на север, а позади лодки были слышны разрывы глубинных бомб — очевидно, самолет вызвал по радио катера и они бомбили соляровый след лодки. С наступлением темноты лодка всплыла и опять вахта увидела за кормой широкий соляровый след. Командир запросил по радио и получил разрешение на возвращение в базу. 21 ноября в 14.20 лодка пришвартовалась к пирсу бригады в Полярном.

Первый поход был серьезным испытанием для лодки, экипажа и командира. Подведение итогов похода и анализ действий командира и экипажа начались сразу после швартовки лодки. Но, прежде всего, личный состав ринулся в баню. Наслаждение от горячей бани после похода может понять только тот, кто сам был в походе и стоял верхнюю вахту в лютый холод на ветру, ежеминутно обдаваемый брызгами или обливаемый волной.

Ведь среднемесячная температура воздуха в самый холодный месяц (март) в западной и центральной частях Баренцева моря — минус 29,4°, а в самый теплый период (июль — август) — плюс 8-9° С. Температура воды в море меняется незначительно — от 4-5 зимой до 8-9° летом (на поверхности моря). Сильные и устойчивые ветры способны развести огромные (до 10-11 м высоты) волны, которые забрызгивают и обливают верхнюю вахту, заливают водой рубку, шахту подачи воздуха к дизелям и могут наделать много беды.

Выписка из вахтенного журнала от субботы 3 ноября: «16.25. Осушена боевая рубка от попавшей воды во время большой волны, накрывшей на 0,5-0,7 м рубочный люк в течение 2 мин.»

Кроме того, брызги воды на ограждении рубки, в надстройке

быстро замерзают, нарастает толстый слой льда, лодка кренится. Приходится систематически погружаться, чтобы избавиться ото льда, освободить пушки, антенны, все оборудование на мостике.

Но тяжело приходится не только верхней вахте. Внизу, в прочном корпусе лодки, тоже практически негде укрыться от пронизывающего холода, особенно при зарядке аккумуляторной батареи и полном ходе.

Три дизеля общей мощностью около 9200 л. с. засасывают морозный воздух в V и VI отсеки через все шахты и люки, вентилируются аккумуляторные ямы, а также все отсеки. Немного теплее только во II отсеке в индивидуальных каютах комсостава при включенных электрогрелках, но бывать там приходится мало — служба…

Ненамного меняется картина и в подводном положении: температура воды за бортом на глубине близка к нулю, теплоизоляция прочного корпуса малоэффективна, влага из воздуха осаждается на корпусе и капает на головы… Единственное по-настоящему теплое место, даже парное — это V отсек, где тепло от остановленных главных дизелей невозбранно идет в отсек. Здесь собираются все свободные от вахты и блаженно греются, а на горячих крышках дизелей сушится мокрая одежда верхней вахты.

Более или менее тепло бывает и в VI отсеке, если до погружения работал дизель-генератор. Во всех остальных отсеках — очень холодно и неуютно. И еще на лодке очень мало воды для мытья. В крайнем случае моют только руки и лицо, а все остальное — до бани на базе после прихода в Полярное. Правда, стало традицией бриться после захода лодки в Кольский залив, поскольку лодку, как правило, встречало на пирсе высокое начальство. Но вид был при этом, скажем так, неубедительный — лицо чистое, а все остальное… Лунин так и не следовал этой традиции, выходил на пирс докладывать начальству небритым и в своей знаменитой «шапке-невидимке».

Итак, все (за исключением «страдальцев» — вахтенных) кидались в баню и там блаженствовали до полного изнеможения и только затем шли обедать или ужинать, предварительно приняв, по возможности и при наличии, «на грудь».

Но этот поход был интересен и тем, что один его итог был ясен еще до прихода в базу. В вахтенном журнале от 3 ноября записано: «22.00. При погрузке водки на ПЛ обнаружено 4 бутылки пустых, но залитых воском, и 3 бутылки разбитых».

От 8 ноября: «15.00. Во время крена 27° на ПБ из стола выпало 4 мелких тарелки и 10 граненых стаканов, все разбились. Разбилась в IV отсеке в провизионке бутыль емкостью в 20

литров, наполненная водкой. Водка вся пропала».

От 15 ноября «20.17. За три дня шторма разбито: 10 чайных стаканов, 3 глубоких тарелки, одна салатница и 8 пол-литровых бутылок с водкой. Сломано 3 вилки». Так что «на грудь» брать было уже нечего!

КАК ПОДВОДИЛИСЬ ИТОГИ ПОХОДОВ.

В настоящее время выпускается в свет много различных книг по истории Великой Отечественной войны, авторы которых весьма смело пересматривают и истолковывают по-своему факты, итоги, концепции войны. Вот только смелость некоторых из этих авторов иногда имеет очень скверную тенденцию— коренным образом пересмотреть итоги войны, развенчать подвиги наших воинов, представить их патриотизм и любовь к Отчизне в искаженном виде, мотивы их боевой деятельности представить как шкурнические, отчеты и доклады об итогах боевых столкновений — как заведомо лживые. Причем эти авторы стремятся представить свои книги как истину в последней инстанции, доказать, что они добиваются только правды, хотят только выяснить реальную эффективность нашего оружия, боевых приемов и методов войны, показать истинные (по их мнению) реалии войны, исключить и снять, так сказать, якобы присущий ранее изданным книгам пропагандистский дух и преувеличение героизма наших воинов. К сожалению, такие авторы усиленно трудились и по тематике боевых действий Военно-Морского Флота. Когда читаешь их книги, поневоле закрадывается мысль — неужели и в самом деле была такая война?!

Почему мы, прошедшие всю войну от начала до конца, не видели того, о чем писали и пишут эти авторы? Ведь они вообще не видели войны, не воевали ни одного дня. Они смеют критиковать нас за якобы отсутствие патриотизма, за трусость, за неумение воевать, за шкурничество, за стремление любой ценой «зацепить» лишний орденок и т. д. Начальники у них — сплошь честолюбивые злодеи, намеренно посылавшие своих подчиненных на заведомую гибель, сами оставаясь вне опасности. Но вот факты из боевой жизни командования нашей бригады подводных лодок СФ.

Иван Александрович Колышкин, будучи сначала командиром дивизиона, а затем командиром бригады, совершил 12 боевых походов (3 похода на «Д-3», по одному походу на «М-171», «М-172», «Щ-401», «Щ-402», Щ-403», «Щ-421», «С-103» и 2 похода на «Щ-422»). За эти боевые походы утоплено 15 транспортов, 1 СКР и 1 мотобот противника.

Михаил Петрович Августинович был до войны начальником штаба бригады. С начала войны попросил Командующего[11] назначить его командиром ПЛ «К-1». На этой лодке он совершил

12 боевых походов (8 минных постановок у берегов противника). После назначения на должность командира дивизиона совершил еще 5 боевых походов — по 2 боевых похода на «Л-20» и «Л-22» и 1 боевой поход на «К-21» (еще 5 минных постановок). На этих минах подорвались и утонули 7 транспортов, 2 СКР, 1 ТЩ и поврежден 1 СКР.

Георгий Каратаев, бывший в начале войны инженер-механиком на «М-172», а затем назначенный инженер-механиком дивизиона, совершил 22 боевых похода.

Михаил Семенов, флагманский штурман бригады, совершил 9 боевых походов, участник потопления 8 кораблей противника; стоя на вахте, первым обнаружил 5 транспортов.

Но были и другие представители командования с более печальной судьбой — они погибли вместе с экипажем ПЛ в боевых походах, и их было немало. Погиб на «К-22» начальник политотдела бригады тридцатилетний Рудольф Радун, талантливый политработник. Вместе с ним погиб командир дивизиона Виктор Котельников. Погиб на «К-23» всеми уважаемый и любимый командир дивизиона Герой Советского Союза Магомед Гаджиев. Он совершил 11 боевых походов. Погиб на «К-1» командир дивизиона, Михаил Хомяков. Погибли в боевых походах дивизионные специалисты:

штурманы Иван Афанасьев на «М-22», Николай Беляев на «Щ-422», Василий Васильев на «К-22», Евгений Кальнин на «С-102» (его смыло за борт волной), Борис Ковалев на «Щ-401», Леонид Ковалев на «Щ-402», Дмитрий Масич на «К-2»;

минеры Борис Донецкий на «М-121», Иван Крайнов на «Д-3», Макарий Полищук на «С-54»;

механик Виктор Шиляев на «М-175»;

связист Виктор Гусев на «К-22».

Погибли командир по оргмобработе штаба бригады Алексей Петров на «М-174», корреспондент газеты «Красный Флот» Александр Мацевич на «К-22».

В свете всего этого злобные сказочки о коварных начальниках, которые посылают на верную гибель своих простоватых подчиненных, а сами отсиживаются в уютных убежищах под неприступной скалой, вызывают у нас, прошедших войну, не только презрение, но и омерзение. Эти сказочки не просто выдумки грязных невежд, а очевидная попытка вбить клин между начальниками и подчиненными, подорвать взаимное доверие друг к другу, уничтожить боевое братство, единство, разрушить основы дисциплины на корабле, снизить боеспособность корабля и флота в целом. Мы все видели, что наше начальство воюет вместе с нами, на одном корабле, и в

море не ищет, да и не может себе искать другой, чем наша, судьбы. Тут было для всех одинаково — «грудь в крестах или голова в кустах» — будь ты краснофлотец по первому году службы или заслуженный адмирал. Конечно, от командира боевой успех лодки, жизнь или гибель ее команды зависели больше, чем от кого-либо другого. Но и от рядового краснофлотца, порой, зависело очень многое, если не все. Война была одна, корабль один на всех, и это было главное.

Такие же чувства вызывают у нас попытки тех же авторов не то чтобы пересмотреть, а почти полностью аннулировать боевые успехи бригады подводных лодок. Ясно, что с течением времени в результате новых изысканий, уточнений, вновь всплывающих обстоятельств боевые успехи не только могут, но и должны корректироваться в интересах исторической правды. Эта корректировка может вестись не только в минусовую, но и в плюсовую сторону. Литературный пример тому дал Л. Н. Толстой в «Войне и мире» в виде истории батареи капитана Тушина. Но упомянутые авторы почему-то не просто дают поправки только в минусовую сторону, а почти полностью опровергают любые боевые успехи, особенно при торпедных атаках. Так и слышится их снисходительно-презрительная интонация: «Эх вы, олухи царя небесного! Чего ради вы так старались, ходили воевать в моря, искали противника? Только зря рисковали своей шкурой и казенным добром! Мало вас топили, дураков! Ну ничего, мы вас научим, как нужно действовать в будущем! Объясним вам всю бессмысленность вашего так называемого патриотизма. Мы еще добьемся, чтобы на основе наших трудов у вас всех отобрали боевые награды, в том числе посмертно у погибших, всякие там музеи морской славы, да и Центральный Военно-Морской музей были закрыты, поскольку все ваши боевые успехи и подвиги на 99% выдумали вы сами».

Именно в этом духе рассматриваются итоги боевых походов лодок. Не опровергается и не подвергается сомнению только то, что никак нельзя опровергнуть и в чем невозможно сомневаться. Например, минные постановки. Тут, как говорится, и зубило не берет. Что было, то было. Зато полное раздолье в оценке торпедных атак — вплоть до полного опровержения их успешности. А почему? Все очень просто!

Торпедная атака конвоя очень опасна и для атакующей лодки. Поэтому лодка до торпедного удара маневрирует с максимальной скрытностью, стремясь по возможности без помех занять наиболее выгодную для стрельбы позицию. Когда же атака выполнена, торпеды пошли, для лодки наступает самый опасный момент. Сразу же после атаки лодка обнаруживает себя. Тут и

следы идущих торпед, и их взрыв при попадании, да и не всегда лодку удается удержать под водой. И сразу начинается охота, смертельно опасная для лодки. Поэтому для команды основным признаком успешности торпедной атаки является взрыв торпеды. Только в редких, исключительно благоприятных условиях командир лодки после атаки может поднять перископ и убедиться в попадании. Некоторые лихие командиры иногда шли на такой неоправданный риск. Наверное, они предвидели, что появятся на свет такие «историки», спекулирующие на трудности для командира подтвердить успешность атаки в условиях, когда главной задачей становится уклонение от бомбежки, отрыв от конвоя, уход лодки по возможности целой и невредимой. Но наши «историки» готовы тут же объявить успех атаки недостоверным.

В своей книге «В глубинах полярных морей» наш любимый и глубокоуважаемый на флоте командир бригады Герой Советского Союза контр-адмирал Иван Александрович Колышкин с гордостью пишет о боевых успехах своих друзей и соратников. И действительно, кому, как не ему знать об этих успехах решительно все, до мельчайших подробностей. Он был начальником, старшим товарищем и боевым другом для своих подчиненных. Как никто другой он знал в тонкостях ремесло подводника и обладал наибольшим практическим опытом во всех его направлениях. Он плавал и воевал больше всех.

Высокое звание Героя Советского Союза он получил за свои личные боевые заслуги, а не «в связи…» или «по поводу…», не за заслуги своих подчиненных. Мы, его подчиненные и друзья, были рады за него, были рады тому, что есть среди нас такой безупречный Герой. Его святая преданность Родине, народу, Флоту, личный пример снискали ему такой неоспоримый авторитет, что никому в голову не приходило ослушаться его или не выполнить его совета. Он как никто другой понимал всю опасность нашего подводного ремесла, поэтому был строгим и требовательным начальником, но никогда ни на кого не крикнул, тем более не обругал, хотя поводов для этого было достаточно. Он был безупречно честен сам и не терпел обмана.

Как никто другой, он был заинтересован в детальном, точном, объективном рассмотрении итогов каждого похода каждой лодки и вместе со своим предшественником контр-адмиралом Н. И. Виноградовым разработал для этого специальную систему.

Эта система, одобренная командованием флота, заключалась в следующем.

1) Командир лодки собственноручно писал донесение о

походе — об основных событиях, о боевых столкновениях, своих действиях, обосновывал свои решения, оценивал боевые итоги похода, обстановку в районе действий лодки и на переходе, боевое воздействие противника на лодку и его последствия, характеризовал действия экипажа.

2) Помощник командира писал легенды (так назывался этот документ) о боевых столкновениях с подробным журналом боевых действий. Штурман вычерчивал кальки маневрирования лодки во время боевых столкновений.

3) Войсковой разведчик (из офицеров лодки) в соответствии со специальной инструкцией писал подробное донесение о всех действиях лодки и особенностях обстановки, замеченных вахтенными командирами и могущих представить интерес для разведки штаба бригады и штаба флота.

4) Комиссар лодки (затем — замполит) писал политическое донесение в политотдел бригады о политико-моральном состоянии команды, давал свою оценку действий командиров, старшин, краснофлотцев в сложных и опасных ситуациях, называл наиболее отличившихся, описывал имевшие место отрицательные факты и явления, случаи трусости и т.д., подводил политико-моральные итоги похода.

Командиры боевых частей при необходимости писали доклады и ремонтные ведомости о неисправностях материальной части по своему заведованию, повреждениях и необходимом объеме ремонта, потребности в запчастях и т. д.

Эти документы рассматривались и обсуждались командиром дивизиона лодок вместе с дивизионными специалистами и на основании этого обсуждения командир дивизиона писал свое заключение о походе. После этого итоги похода обсуждались в штабе бригады с участием штабных специалистов и всех командиров дивизионов и свое заключение писал командир бригады. Но это еще не все. Итоги похода рассматривались отделом подводного плавания штаба Северного флота с учетом данных разведки флота. Только после такого тщательного рассмотрения итогов похода окончательное решение по ним принимал командующий флотом.

Такой порядок рассмотрения и обсуждения итогов похода опытными специалистами дивизиона, бригады и флота в максимальной степени исключал возможности ошибок или, скажем так, преувеличения некоторыми командирами лодок их боевых успехов. Порой, командиры и в шутку, и всерьез жаловались, что им было легче ходить в море и воевать, чем отстаивать реальность своих боевых побед под огнем такой точной, острой, можно сказать, беспощадной критики. В процессе

рассмотрения вскрывались неверные решения, ошибки и недостатки, допущенные командиром, вахтенными командирами, командой лодки.

И как ни хотелось некоторым слишком амбициозным командирам лодок сказать в ответ на критику: «А ты иди сам повоюй, а мы посмотрим, как у тебя получается», они понимали, что их критикуют моряки, которые и воевали, и плавали не меньше, а больше их, которые не только по своему положению обязаны их учить уму-разуму, но и имеют на это моральное право.

Зато и командиры лодок, в свою очередь, называли и раскрывали те причины и обстоятельства, которые мешали им добиться успеха. И тут уже доставалось самим критикующим. Командир бригады жестко указывал командованию дивизиона и специалистам своего штаба на недостатки обучения экипажей и обеспечения лодок всем необходимым, а уж командующий флотом учинял разгон всем виноватым чинам и инстанциям, разгон всегда очень вежливый и культурный по форме, точный и обстоятельный по существу.

И все прекрасно знали, что командующий ничего не забудет и всегда может спросить, как выполнены его указания. Так что лучше всего их побыстрее исполнить и сразу доложить.

Внедрение такого порядка обеспечило максимально эффективное обсуждение итогов не только боевых походов, но и боевой подготовки, ремонта, обеспечения лодок всем необходимым, приблизило командование всех степеней к реальным делам кораблей, сделало более осмысленной и реальной. деятельность всех флотских звеньев, служб и инстанций. Промах или недостаток в работе каждого звена быстро и неизбежно всплывал и проявлял себя, что называется, во всей красе. И деваться этим недостаткам было при такой системе некуда, замолчать или спрятать их было невозможно.

Такая система действовала и совершенствовалась в течение всей войны. Она давала возможность не только максимально достоверного определения успеха или неуспеха действий командира лодки, но и постижения его характера, его индивидуальных качеств. Система позволяла определить и боевые качества команды в целом. Каждый вновь пришедший в бригаду командир сначала по рассказам своих друзей и коллег-командиров, а затем и при своем первом отчете чувствовал ее серьезность и действенность. В дальнейшем, с усилением сил и средств разведки, объективность системы еще более повысилась. Но вышеупомянутые авторы пишут, что называется, «на полном серьезе», что командир после атаки дал кому-то (почему-то

особенно часто фельдшеру) глянуть в перископ и этот фельдшер — свой парень, да еще и подчиненный, подтверждает факт успешности атаки. И все, в том числе начальники, рады такому «безусловно объективному» свидетельству. Бьют фонтаны радужных донесений наверх. Большие начальники сыплют вниз ордена и т. д.

В бригаде лодок СФ такого срама вовек не бывало. Там ордена уважали, ценили и награждали ими достойных. Не было тогда и не могло быть такой вакханалии с наградами, которая возникла спустя некоторое время после войны и позорнейшим венцом которой стало награждение Л. И. Брежнева орденом Победы и кучей «геройских» Звезд.

ИТОГИ ПЕРВОГО ПОХОДА

Первый поход «К-21» командование бригады оценило как успешный, и нужно согласиться с такой высокой оценкой. Нельзя забывать о том, что был ноябрь 1941 года и опыта боевых действий ни у командира, ни у команды не было.

На долю лодки достались и минная постановка (первая для лодки), и три торпедные атаки, и серьезная бомбежка, и охота за лодкой вражеского самолета, и удары о грунт, и внезапная потеря управления, и необходимость устранения повреждений снаружи лодки в ледяной воде при жестоком шторме. И командир, и команда испытали на себе чуть ли не все, так сказать, слагаемые войны на море и в целом успешно преодолели все трудности.

Команда приобрела боевой опыт, узнала, что такое война. Проверили организацию службы, проверили работу механизмов. Узнали, как ведет себя лодка в жестокий шторм. Выявили слабые места легкого корпуса и надстройки. Убедились в том, что минно-сбрасывающее устройство нужно как следует регулировать, не то оно может подвести. Совершили 7 срочных и 9 обычных погружений. Прошли 2210 миль за 284 часа в надводном и 170 миль за 49 часов в подводном положении. Один транспорт утопили и еще один торпедировали. На рубке ПЛ появилась цифра «2».

Еще до похода произошли события, о которых рассказывает лейтенант Василий Терехов:

> «25 октября, на второй день после перехода нашей, лодки из Архангельска в Полярное, меня и Алексея Носачева внезапно пригласили к себе на лодку английские офицеры. Их лодка «Тайгрис» стояла в нашей базе по другую сторону нашего пирса. Я не смог пойти, был занят по делам службы, а Носачев у них побывал.
>
> Вернувшись, он рассказал, что у них в отсеках много грязи, везде расклеены неприличные открытки. Англичане, видимо, рассчитывали на обратное приглашение к нам на лодку. Но мы почти сразу ушли в губу Оленья».

Дальше произошло следующее;

О визите Носачева тут же стало известно «компетентным органам». Посещение английских лодок в «неофициальном» порядке, оказывается, было строжайше запрещено. Только уход лодки в губу Оленья и ее форсированная подготовка к походу

сделали невозможным немедленное снятие Носачева с должности. Он пошел в поход, ничего не подозревая о своем будущем.

Приказ о его снятии с должности и назначении на нее командира торпедной группы Владимира Ужаровского с ПЛ «К-2» вышел 16 ноября, когда «К-21» была в море. По возвращении лодки Носачев был с должности снят.

В феврале 1942 года он был направлен на курсы по специальности, в июле 1942 года вернулся в бригаду, был назначен вновь минером на ПЛ «Л-22», затем помощником на этой же лодке. Сразу после Дня Победы перешел на службу в штаб флота. За войну был награжден орденами Отечественной войны I степени, Красного Знамени, затем орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». Окончил службу в звании капитана 1 ранга, занимая должность заместителя начальника Ростовского-на-Дону мореходного училища по военно-морской подготовке. «Неофициальный» визит на английскую лодку обернулся для него «легким испугом», всего лишь двухмесячным «просвечиванием».

Итак, комсостав лодки начал писать отчеты, а команда — наводить порядок на лодке и готовить ее к ремонту. Через пять дней 25 ноября лодка ушла из Полярного и встала на ремонт у причала судоремонтного завода в пригороде Мурманска — Росте.

Судоремонтный завод в Росте начал строиться в 1935 году с окончанием строительства по плану в 1942 году. Он предназначался в основном для ремонта судов Главного Управления Северного морского пути, ходивших из Мурманска на Дальний Восток и обратно.

Для создания завода на берегу Кольского залива нужно было переработать более 1300 кубометров земли и скальных пород. Двухкамерный сухой док был введен в строй в 1-м полугодии 1941 года. С началом войны завод был передан в ведение Наркомата Военно-морского Флота. Начальником завода был назначен военинженер 1 ранга Николай Эрман, бывший до войны начальником кораблестроительного факультета Училища им. Ф. Э. Дзержинского. Завод работал, в полном смысле этого слова, во фронтовых условиях. Немецко-фашистская армия рвалась к Мурманску. На завод было сброшено осколочных и фугасных авиабомб в 1941 году более 42 т, в 1942 году — 86,5 т; кроме того, во второй половине 1942 года на завод было сброшено 7400 зажигательных авиабомб. Прямых попаданий в заводские здания в 1941 году было 8, а в 1942 году — 73. Всего за 1941 — 1942 годы было убито в результате воздушных налетов 33 человека, тяжело ранено 49 и легко ранено — 62. Воздушная тревога

объявлялась в 1941 году 178, в 1942 году — 487 раз. Бомбежка причинила большие разрушения заводским цехам и домам заводского поселка.

Были повреждены насосная станция и система затопления и осушения сухих доков. На ликвидацию повреждений только по строительным конструкциям завода было затрачено 3837 руб., из них на жилье 1897 руб. — очень большие деньги по тому времени.

Думается, что эти сухие цифры лучше характеризуют рабочих и ИТР завода, чем самые яркие и пронникновенные слова об их патриотизме и трудовом порыве, блестящие эпитеты и метафоры, на которые автор просто неспособен.

Конечно, порывы были, когда нужно было срочно исправить на корабле тяжелые повреждения. Но в основном это была повседневная тяжелая и опасная работа с утра до вечера, практически без выходных, тем более без отпусков, часто при лютом холоде и ветре, почти всегда с щемящим чувством голода, болью за детей и стариков, которым в заводском поселке тоже жилось очень нелегко. И это был не только патриотизм, но и ненависть, грозная ненависть к врагу.

Забегая немного вперед, можно утверждать, что завод работал героически. За один только 1943 год было отремонтировано 11 подводных лодок, 10 эсминцев, 3 сторожевика, 11 больших транспортов, 5 буксиров, 3 судна специального назначения, 18 других судов. Все заводчане были достойны звания Героев труда. Особенно работники в сухих доках, работавшие круглый год на открытом воздухе. Ведь в Мурманске, как говорили, 11 месяцев — зима, а остальные — осень. К этому нужно добавить, что питание было весьма скудным, тем более для работы на холоде. Ни о каких огородах в пригородах Мурманска и речи быть не могло, немного выручала рыба, когда удавалось ее добыть. Такова была обстановка на Ростинском судоремзаводе, когда «К-21» впервые пришла туда на ремонт.

28 ноября лодка уже стояла на кильблоках в сухом доке. Из дока ушла вода и вся команда немедленно, в авральном порядке, пока не замерзла вода, начала отскребать от корпуса водоросли, сдирать старую краску, чистить корпус от ржавчины. Тут же начала свою работу доковая комиссия, которую возглавил старпом Лукьянов.

Комиссия рассмотрела состояние корпуса корабля, забортной арматуры и определила объем ремонтных работ, которые нужно выполнить в доке. В состав комиссии вошли инженеры технического отдела тыла СФ Н. Н. Никольский — по

механической части и наш хороший знакомый еще по Училищу им. Ф. Э. Дзержинского Михаил Четвертаков — по кораблестроительной части. Хочется сказать о нем несколько слов. Замечательно способный корабельный инженер, он, пройдя суровую школу боевой эксплуатации и ремонта подводных лодок Северного флота во время войны, поступил в Военно-морскую академию кораблестроения и вооружения. После ее окончания был назначен старшим научным сотрудником управления подводных лодок ЦНИИВК ВМФ и прошел все этапы проектирования, постройки, испытаний и сдачи практически всех послевоенных проектов ПЛ. Занимал должности начальника управления подводных лодок ЦНИИВК ВМФ, начальника кафедры на кораблестроительном факультете Академии, стал доктором технических наук, профессором, лауреатом Ленинской премии, одним из крупнейших специалистов в области подводного кораблестроения, теории проектирования кораблей.

После очистки корпуса и осмотра его комиссией выяснилось, что повреждения корпуса от бомбежки и ударов о грунт не столь велики, как могли быть. Тем не менее, было много работы по устранению повреждений и по профилактическому осмотру, проверке и переборке забортной арматуры, рулевых устройств, минно-сбрасывающего устройства, торпедных аппаратов. Перечень работ был утвержден и завод тут же приступил к их выполнению. Значительная часть работ легла на плечи личного состава.

Пока начальство дивизиона и бригады в Полярном рассматривало отчетные документы за поход, партийная организация лодки тоже рассмотрела итоги похода, глядя на него, так сказать, снизу. Собрание состоялось 27 ноября и было достаточно бурным и нелицеприятным.

Но перед тем, как рассказать об этом собрании, есть смысл рассказать о предыдущем, которое было проведено 6 ноября, то есть перед самым походом. Здесь оценивалась подготовленность лодки к походу и указывались недостатки, которые должны быть устранены.

Особенно много было мелких упущений, поломок из-за недостаточной организации службы, особенно в БЧ-V. Так, всеобщий любимец краснофлотец моторист Саня Камышанский доложил о готовности к пуску вспомогательного дизель-генератора, а захлопка для отвода выхлопных газов была закрыта. На переходе в Полярное упустили солярку и вода попала в главный дизель. Нужно было уделять больше внимания тем механизмам, у которых кончается ресурс. Командиры отсеков должны были более строго и внимательно относиться к

действиям молодых краснофлотцев, у которых нет еще твердых навыков, быстроты и автоматизма, требующихся в сложной обстановке. На этом же собрании приняли кандидатом в члены ВКП(б) командира группы движения Липатова, предварительно «сняв стружку» за иногда проявляемую им вялость, слабоватую требовательность. Но учли при этом его отличное понимание техники, очевидную одаренность. Собрание 6 ноября явно пошло на пользу, и 27 ноября были отмечены положительные сдвиги в службе БЧ-V, хотя «ложка дегтя» (снова упустили солярку и вода попала в дизель) все же была.

Январь 1942 года. Второй боевой поход ПЛ «К-21».
В боевой рубке вахтенный командир старший лейтенант Владимир Ужаровский

Январь 1942 года. Второй боевой поход ПЛ «К-21». В боевой рубке вахтенный командир старший лейтенант Владимир Ужаровский.

Комиссар Сергей Лысов отметил, что мотористы слишком долго запускают дизели после команды на ход, электрики не дают полный ход сразу при погружении, носовые горизонтальные рули своевременно не заваливаются после всплытия в надводное положение.

Командир отделения электриков Николай Суслов в прениях отметил, что в группе электриков появились 3 молодых специалиста, их надо еще учить и не спускать с них глаз. Старшина торпедистов главстаршина Петр Гребенников сказал, что причина задержки с заваливанием носовых горизонтальных рулей ясна — молодой электрик Баринов укачивается и неспособен нести вахту. Гребенников заверил, что коммунисты БЧ-II-III приложат все усилия для выполнения ремонта качественно и в срок.

Моторист Власов сказал, что мотористы многому научились за поход и все «казусы» с задержками в пуске дизелей будут исключены. Группа мотористов не допустит задержек в выполнении ремонтных работ.

Торпедист Иван Жуков призывал к тому, чтобы как можно лучше учесть и осмыслить опыт 1-го боевого похода, быстро и качественно подготовиться ко 2-му походу. Поэтому коммунистам в период докования нужно показать образцы работы по ремонту техники и подготовке ее к новому походу.

В резолюции были намечены и приняты конкретные меры по ускорению темпов и улучшению качества ремонта, была поставлена перед всеми коммунистами задача — быть примером в этой важной и ответственной работе.

В заключение комиссар Сергей Лысов сказал, что перед новым командиром БЧ-II-III Владимиром Ужаровским стоит важная задача — тренировать расчеты 100-мм и 45-мм орудий. Он также призвал к усилению бдительности на вахте в доке, поскольку все время идут налеты фашистской авиации на Мурманск

На этом и закончилось партийное собрание 27 ноября.

Немного об Ужаровском. Владимир Леонардович Ужаровский — моряк по призванию, всегда гордился своей службой и исправно нес ее по самому высокому классу, что называется, всегда бегом и с радостью. Был очень честолюбив и знал себе цену. Технику изучал настойчиво и знал ее отлично. Был выдающимся вахтенным офицером, обладал исключительно острым зрением и видел всегда все лучше всех в любой обстановке.

В ноябре 1940 года, будучи еще совсем молодым лейтенантом, именно он первым заметил в Мотовском заливе

соляровое пятно над местом гибели ПЛ[12] «Д-1». Во время войны не раз своим острым зрением, правильными своевременными действиями на вахте спасал корабль от гибели. Отлично обучал личный состав своей боевой части знаниям торпедного и минного оружия. Отлично натренировал артиллерийские расчеты и блестяще управлял артиллерийским огнем. Был очень трудолюбив и настойчив, в службе строг и требователен. Единственный недостаток, особо заметный в молодые годы, — в горячке, когда ему казалось, что его хотят оскорбить или унизить, был способен на необдуманные поступки. Приходилось Лунину и Лысову его урезонивать.

В дальнейшем быстро пошел вверх по служебной лестнице, стал контр-адмиралом, кандидатом военно-морских наук преподавателем Академии Генерального штаба.

СОБЫТИЯ ПРИЯТНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Пока лодка стояла на ремонте в Росте, в Полярном происходили важные для нее события. Тщательно рассмотрев и обсудив итоги похода, командование бригады его одобрило:

> «1) Подводная лодка блестяще выполнила точно по месту минную постановку. В ночное время и в весьма стесненных навигационных условиях личный состав действовал правильно.
>
> 2) Под наблюдением командира дивизиона командир лодки правильно понял задачу, энергично и умело ее выполнил».
>
> Подводной лодке были зачтены в качестве ее боевых успехов торпедирование и потопление двух транспортов противника водоизмещением по 4000 т каждый.»

15 декабря 1941 года командующий Северным флотом контр-адмирал Арсений Головко своим приказом № 02 от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями группу краснофлотцев, старшин и командиров ПЛ «К-21», наиболее отличившихся в боевом походе.

Командир лодки Аркадий Жуков и ее комиссар Сергей Лысов были награждены орденами Красного Знамени. Отмечены мужество, решительность, личный пример комиссара, который три часа без подмены руководил работами на верхней палубе после бомбежки в ледяной воде при 8-балльном шторме.

Награждены были орденами Красной Звезды старпом Федор Лукьянов и инженер-механик Иван Синяков, старшина торпедистов главный старшина Петр Гребенников, старшина группы трюмных главный старшина Сергей Балуков, командир отделения мотористов старшина 2 статьи Николай Коконин, боцман мичман Тимофей Иванович Соловей, командир отделения торпедистов старшина 2 статьи Николай Фадеев, торпедист Александр Бойчук.

Медалями «За отвагу» были награждены мотористы краснофлотцы Валентин Буряк, Виктор Власов, Александр Камышанский, Яков Пильгуй, Михаил Свистунов. Это они во главе с Николаем Кокониным работали в ледяной воде в 8-балльный шторм над устранением повреждений от бомбежки.

Медалью «За отвагу» был награжден командир отделения трюмных старшина 2 статьи Матвей Карасев, который вместе с Сергеем Балыковым и Тимофеем Соловьем уверенно и

хладнокровно выполнял команды инженер-механика Синякова при уклонении лодки от атаки глубинными бомбами, удержании ее от провалов на глубину и выскакивания на поверхность, обеспечивал срочное погружение.

Медалью «За отвагу» был также награжден минер краснофлотец Григорий Вовк, обеспечивший работу минно-сбрасывающего устройства при постановке минного заграждения.

Медалями «За боевые заслуги» была награждена большая группа личного состава:

краснофлотцы рулевые-сигнальщики Григорий Ашурко, Николай Ростовцев, Иван Фокеев, старшина 2 статьи Петр Погорелов, торпедист краснофлотец Виктор Глухарев; радисты старшина 1 статьи Павел Горбунов и старшина 2 статьи Гавриил Ильяшенко; штурманские электрики главный старшина Николай Мухин и старшина 2 статьи Михаил Легкий; электрики старшина 2 статьи Николай Суслов и краснофлотец Владимир Конаков; мотористы главный старшина Василий Сбоев и краснофлотец Виталий Майоров; трюмные краснофлотцы Михаил Устенко и Борис Харитонов, комендор краснофлотец Павел Шорников; командир группы движения инженер-лейтенант Иван Липатов. Все они действовали смело, под бомбежкой не терялись, обеспечили бесперебойную работу механизмов, бдительно несли вахту.

Таким образом, боевой итог похода был высоко оценен командованием и получил достойное завершение в виде высоких правительственных наград. Это было очень радостно и возвысило личный состав в собственных глазах и в глазах боевых друзей в бригаде. Но победителей тоже судят, упомянутая выше система подробного разбора похода работала и высветила недостатки и ошибки в действиях команды.

Недаром в оценке действий командира была фраза: «Под наблюдением командира дивизиона…». Это означало, что командира лодки следует еще проверить как минимум в одном самостоятельном походе и тогда окончательно убедиться в его командирских качествах.

От опытного глаза флагмеха Ивана Коваленко и других штабных специалистов не ускользнули недостатки в организации службы, неуверенные в ряде случаев действия инженер-механика Синякова в управлении лодкой, некоторая несогласованность его действий с боцманом. Естественно, был замечен факт заминки в работе минно-сбрасывающего устройства. Хотя все мины были успешно сброшены, заминка была. Были отмечены и другие недостатки, над устранением которых предстояло работать команде.

ВТОРОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (6 - 28 ЯНВАРЯ 1942 ГОДА)

Возвратись из ремонта и пройдя проверку и подготовку, 6 января ПЛ вышла в море. Командир Жуков впервые самостоятельно вел лодку в боевой поход, имея задачей неограниченную подводную войну — уничтожение любого корабля или транспорта в водах противника.

Благополучно выйдя из Кольского залива, лодка рекомендованным маршрутом дошла до отведенного ей района и начала поиск противника. Однако в первые шесть дней ей не попалось ни одного крупного корабля.

Когда лодка ведет поиск в подводном положении, идя вдоль вражеского берега экономическим ходом 3 узла, это самое спокойное время для подводников. Бдят вахтенный командир в боевой рубке, рулевые — вертикальщик и горизонтальщик, вахтенный инженер-механик, вахтенный гидроакустик, вахта по отсекам — по одному вахтенному на отсек, вахтенный трюмный в центральном посту, а все остальные с удовольствием спят или просто коротают время. Только в случае необходимости кое-кто возится с механизмами, если была подмечена какая-то неисправность или возникли сомнения. Вахте клевать носом не рекомендуется, чтобы не прозевать скрежета минрепа о борт или еще какой-либо внезапной неприятности, вроде журчания воды, на которые так богата жизнь подводника. Всякий посторонний звук должен быть зафиксирован, о нем обязательно нужно докладывать в центральный пост. Вахтенный гидроакустик прослушивает горизонт и регулярно докладывает о результатах. Вахтенный командир каждые 15—20 минут командует всплытие, осматривает горизонт в перископ. Если ничего не отмечено, командует погружение на 20 — 30 м и лодка идет дальше по намеченному курсу.

И вот картинка с натуры.

Лодка на позиции идет в подводном положении самым малым ходом. Готовность 2, полная тишина, в отсеках все спят, кроме вахтенных. Внезапно вахтенный моторист V отсека настораживается: по правому борту слышен какой-то непонятный звук, вроде бы шорох, скорее даже хруст… Вахтенный быстро докладывает в ЦП: «В V отсеке по правому борту непонятный звук. Вроде как нас щупают "тазиком" (то есть "асдиком" — гидролокатором)».

Вахтенный офицер тут же командует: «В носу, в корме!

Внимательно прислушиваться и докладывать!» Вахтенные по отсекам усиленно вслушиваются, но ничего не слышно. Однако через 4—5 минут вахтенный V отсека опять слышит с правого борта подозрительный звук. Чтобы лучше прислушаться, вахтенный лезет за правый дизель ближе к борту и видит — за теплым дизелем у борта уютно устроился трюмный краснофлотец Лазаренко и смачно хрупает черным ржаным сухарем. «Чтоб тебе…», — рычит на него вахтенный и докладывает в ЦП о действительной причине подозрительного звука. «Пусть он зубы побережет, — смеется вахтенный офицер, — и не так сильно хрупает!» Все в порядке, все довольны, лодка идет дальше.

Но внезапно гремит команда: «По местам стоять, к всплытию!» Мгновенно все спавшие и неспавшие уже на ногах и бросаются к своим боевым постам.

Мотористы готовят дизели на ход, акустики тщательно прослушивают горизонт, верхняя вахта уже сидит в боевой рубке в темноте (если снаружи ночь), электрики готовят зарядку аккумуляторной батареи и вентиляцию, трюмные готовят продувание главного балласта, командир готов открыть верхний люк и выйти на мостик

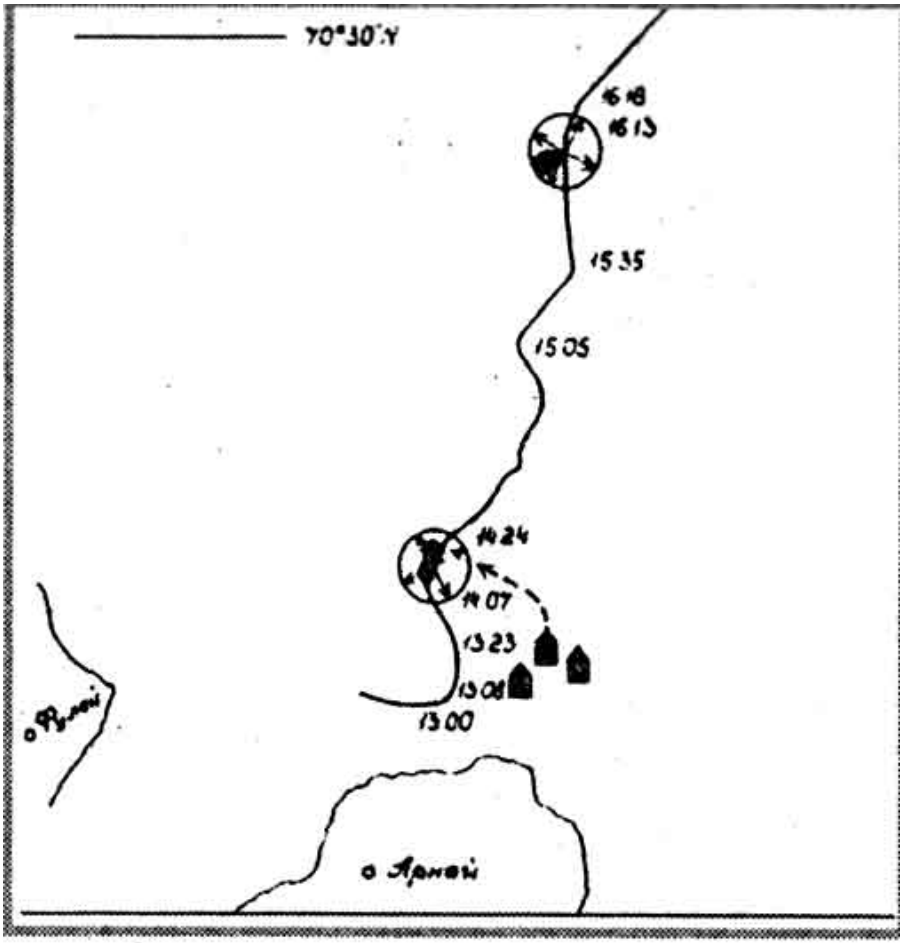
Акустик последний раз прослушал горизонт и доложил: «Горизонт чист!» Продута средняя группа ЦГБ. Командир открывает люк и мимо него со свистом рвется наружу поток спертого воздуха от человеческого дыхания, камбуза, воздуха из неплотностей воздушных систем, от дизелей и механизмов. За командиром выскакивает на мостик верхняя. вахта и каждый бросается к своему месту.

Грохочут дизели, продуваются цистерны главного балласта, работает вентиляция, запущены компрессоры для пополнения запаса сжатого воздуха, лодка мчится, чтобы занять выгодную и наиболее безопасную позицию для зарядки аккумуляторных батарей. Штурманы «колдуют» со звездами, радисты «щупают» эфир, все при деле. Отдыхают только акустики. Сейчас они ничего не услышат…

13 января утром командир решил не погружаться, сэкономить энергию аккумуляторной батареи, ждать противника без хода. В 08.50 на фоне острова Квалей зоркий глаз вахтенного командира Владимира Ужаровского заметил дым. В 08.52 показались силуэты транспорта водоизмещением около 5000 т и тральщика.

По боевой тревоге к стрельбе были подготовлены четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата, а также сыграна арттревога для кормовых 100-мм и 45-мм орудий. Командир решил атаковать транспорт в надводном положении, полагая, что

наша артиллерия мощнее, а ход заведомо больше, чем у тральщика. Решив использовать кормовые торпедные аппараты, он дал малый ход электромоторами и лег на боевой курс. Но в 08.55 обстановка изменилась — за корпусом транспорта показались миноносец и два сторожевых катера. Тем не менее, в 09.00 по транспорту были выпущены две торпеды с интервалом в 9 секунд на дистанции около 20 каб. Сразу после торпедного залпа арттревоге был дан отбой, артприслуга ушла вниз, лодка приготовилась к срочному погружению. В 09.03 был услышан глухой взрыв торпеды, тральщик выпустил по направлению лодки 2 зеленых ракеты и повернул на нее. Транспорт закрыло паром и дымом. В 09.08 миноносец включил на клотике красный огонь и сторожевые катера также пошли на лодку. Только после этого, в 09.10, командир скомандовал срочное погружение, лодка быстро ушла на глубину 40 м. Уже в 09.12 катера сбросили на лодку 4 глубинных бомбы с интервалом 2 минуты. Лодка благополучно уклонилась от атаки и повреждений не получила. Уйдя из этого района, в 11.00 лодка всплыла под перископ. Горизонт был чист. В 11.30 в I отсеке по правому борту вахта услышала скрежет троса, скользящего по корпусу. Однако он тут же прекратился, о нем только успели доложить в ЦП.



Маневрирование ПЛ «К-21» при уклонении от бомбежки 19 января 1942 г.

Маневрирование ПЛ «К-21» при уклонении от бомбежки 19 января 1942 г.

Следующие 5 суток прошли спокойно, лодка никого не видела и не слышала. Зато 19 января, находясь в подводном положении около мыса Клуббен (у о. Арней), вахта обнаружила сигнальную сеть. Рассказывает лейтенант Василий Терехов: «Я был вахтенным командиром и в 13.16 подвсплыл под перископ. Осматривая горизонт, увидел мотоботы, ставившие сети. Сразу начал маневр погружения и уклонения от сетей. Видимо, на ботах

заметили наш перископ, в 13.19 некоторые боты дали ход и пошли на лодку. В 13.20— первый взрыв глубинной бомбы. В рубку прибежал командир, я доложил обстановку. Лодка еще только уходила на глубину, как бомбы посыпались одна за другой. Начиная с 13.20 до 15.05 было сброшено 85 бомб — такое было упорное преследование. Пришлось погрузиться на глубину до 80 м и менять курсы движения, только тогда лодка ушла от бомбежки. Но когда через час, в 16.05, мы снова всплыли под перископ, в миле от лодки стоял без хода катер МО. Заметив перископ, катер сразу дал ход и ринулся на лодку. Через 2 минуты загремел взрыв — это была сброшена бомба, 86-я по счету за сегодняшний день. К счастью для лодки, все обошлось благополучно. Нырнув на глубину 30 м, лодка вновь уклонилась от атаки».

Когда в 18.27 лодка вновь всплыла под перископ, горизонт был чист. Стоял полный штиль, видимость была очень хорошей. Поэтому вражеские корабли так быстро и далеко замечали бурун от перископа лодки, стоило только ему показаться на поверхности моря.

Еще сутки прошли в поиске у о. Иельмсей.

21 января в 17.40 лодка всплыла в 50 каб. на норд-ост от о. Ингей и вахта увидела в проливе Брей-Сунн[13] мотобот, занимавшийся тралением. Рассказывает лейтенант Василий Терехов: «Ходовые огни мотобота были зажжены. Лодка находилась между мотоботом и островом, или, как говорят на флоте, мотобот был мористее. Он не сразу заметил лодку, стоявшую без хода на фоне берега. В 18.00, заметив лодку, мотобот выбрал трал и двинулся к ней. Оценив обстановку, командир Аркадий Жуков скомандовал арттревогу для кормового 100-мм орудия, поджидая, когда мотобот подойдет поближе. Не дойдя 3-4 каб. до лодки, мотобот включил прожектор, который в момент включения был направлен так, что осветил всю собственную палубу. Мы успели заметить, что на ней находились глубинные бомбы, и даже подсчитали команду — их было 12 человек. Когда же мотобот, подойдя поближе, увидел лодку, то немедленно развернулся и пустился наутек.

Это был корабль противолодочной обороны водоизмещением около 150 т, приспособленный также для тральных работ. Загрохотали наши дизели и лодка пошла вдогонку.

В 18.53 расстояние между лодкой и мотоботом было уже всего 0,7 каб. Управлявший артогнем лейтенант Владимир Ужаровский дал команду и кормовое 100-мм орудие (командир орудия главный старшина Федор Кудряшов) открыло огонь. Первый снаряд попал в борт мотобота и пробил его насквозь, не

взорвавшись. Зато второй попал, видимо, в одну из глубинных бомб. Весь боезапас мотобота сдетонировал, раздался страшный взрыв и мотобот взлетел на воздух. Через 2-3 минуты на поверхности ничего не осталось. Обломки мотобота упали на лодку, не причинив, впрочем, никакого вреда.

Дальнейший поиск был безуспешен и 28 января лодка вернулась в главную базу. Настало время подвести итоги похода. Отчетные документы были написаны, изучены и обсуждены командованием дивизиона. Выводы для командира лодки Аркадия Жукова были отрицательными и документы пошли на обсуждение в штаб бригады.

Тем временем в феврале состоялись три партийных собрания. С точки зрения команды, боевой итог похода был успешным, положительные моменты были освещены достаточно, однако главное внимание было обращено на недостатки и способы их изжития.

Отмечались недостатки в организации службы, кое-кто спал по команде срочное погружение», имели место несвоевременные и неточные доклады в центральный пост, в боевую рубку в надводном положении выходит людей больше положенного, ждут очереди выйти покурить. Командиру БЧ-V необходимо четче координировать с боцманом момент открытия клапанов вентиляции средней группы ЦГБ. Слабо знали организацию службы и недостаточно четко работали коммунисты Вовк и Жуков. Отмечена грубость, есть случаи выпивки на берегу. Особо было отмечено, что некоторые главстаршины (например, Балуков) покрывают недисциплинированных, этим они гробят людей, а могут угробить и всех сразу. Слабо работает бюро комсомольской организации по воспитанию комсомольцев.

Коммунист Лукьянов (старпом) отметил, что не всегда обдумываются отдаваемые приказания, а это ведет к падению дисциплины. Требуя с бойцов, нужно о них заботиться, чего пока еще нет в достаточной степени.

Обсуждался вопрос о восстановлении в партии старшины группы мотористов главстаршины Василия Сбоева. Самый старший в команде по возрасту (1906 года рождения) и по партийному стажу (с 1932 года), он с начала службы на «К-21» стал нарушать дисциплину и выпивать. Его ценили как специалиста, воспитывали, наказывали, он каялся, признавал свои ошибки, заверял, что больше их не допустит, но проходило время и он снова срывался. Наконец, его исключили из партии, он приутих, не выпивал, хорошо служил и храбро воевал. И вот подал заявление с просьбой о восстановлении в партии. Собрание решило просить политотдел бригады восстановить Сбоева в

партии.

Коммунисты обсудили и приняли решения по устранению отмеченных недостатков. Намечены были конкретные задачи и действия коммунистов по повышению дисциплины, улучшению организации службы, воспитательным мерам и занятиям с молодыми краснофлотцами, комсомольцами, по передовой роли коммунистов в службе и в бою.

ПРИХОД НА ЛОДКУ ЛУНИНА

Если коммунисты лодки рассмотрели итоги боевого похода и наметили конкретные меры по повышению боеспособности корабля, как говорится, «на своем уровне» и им не нужны были какие-то крутые меры для их выполнения, то командование бригады стояло перед необходимостью принятия именно крутых мер.

Анализ действий командира Аркадия Жукова был проведен очень подробно и объективно. Были заслушаны его объяснения и аргументация принятых им в походе конкретных решений, рассмотрены карты, журнал боевых действий, отчет комиссара. Было заслушано заключение командира дивизиона Магомета Гаджиева. Выступили специалисты штаба. Общий вывод был весьма суровым. Несмотря на очевидный успех (торпедирование транспорта и уничтожение артогнем мотобота — на рубке появилась цифра «4»), командир совершил как минимум три серьезные ошибки.

1) 13 января в 08.50 вахта заметила дым. Элементарное правило начала атаки — идти на дым полным ходом. Лодка же стояла без хода.

2) В 09.00 лодка атаковала транспорт, после чего нужно было немедленно погружаться и уходить от возможной атаки четырех кораблей конвоя. Командир, совершенно бессмысленно рискуя, находился в надводном положении 10 минут, погрузившись только в 09.10.

3) Правильно приняв решение уничтожить мотобот артиллерией, командир слишком сблизился с ним. Нельзя было стрелять по мотоботу с такого близкого расстояния. Ведь на его палубе были четко видны глубинные бомбы. Это был ненужный риск

Командующий флотом согласился с такой суровой оценкой. По его приказу от 31 марта 1942 года капитан-лейтенант Аркадий Жуков был назначен командиром СКР «Рубин».

Капитан 2 ранга Н. А. Лунин выступает перед личным составом БПЛ с ответным словом по поводу награждения

Капитан 2 ранга Н. А. Лунин выступает перед личным составом БПЛ с ответным словом по поводу награждения.

Он не проявил трусости или нерешительности. В его действиях была излишняя лихость и неосторожность. А к этому моменту бригада подводных лодок уже понесла первую боевую потерю: 10 января ПЛ «М-175», которой командовал капитан-лейтенант Мамонт Лукич Мелкадзе, была торпедирована (как выяснилось впоследствии) немецкой подводной лодкой. (Инженер-механиком лодки был инженер-лейтенант Боря Абросимов, который был в Училище[14] моим командиром отделения — *К. С.*).

Приказом командующего Северным флотом № 038 от 24 февраля 1942 года командиром ПЛ «К-21» был назначен капитан 3 ранга Николай Александрович Лунин, до этого командовавший ПЛ «Щ-421». Слава этого командира только начинала подниматься к зениту. Чуть позже он стал одним из первых в бригаде четырех Героев Советского Союза.

В январе 1942 года это звание было присвоено командиру дивизиона «щук» Ивану Александровичу Колышкину, а 3 апреля 1942 года Героями стали Николай Лунин, Валентин Стариков («М-171») и Израиль Фисанович («М-172»). Вручение им геройских звезд и орденов состоялось 12 апреля 1942 года на причале бригады. Вручал награды командующий Северным флотом Арсений Григорьевич Головко. Был выстроен весь личный состав бригады. Все было очень торжественно. Герои представляли собой три поколения подводников: старший среди них — самый опытный и мудрый Иван Александрович Колышкин, среднее поколение — Николай Лунин и совсем молодые командиры — Стариков и Фисанович. Вся бригада гордилась ими и радовалась за них.

На митинге подводников-североморцев ярче всех выступил Герой Советского Союза Н. А. Лунин — командир подводной лодки «К-21». Он сказал:

> «Я понимаю, что такая награда — самая высокая в стране и дается за самые большие свершения.
>
> Значит, я действительно сделал что-то очень большое для Родины. Но я понимаю — эту награду завоевали для меня те, кто шел со мной в бой.
>
> Командир без бойцов — ничто. Только с вами, только вашими руками добывается победа. А я добавляю к вашим усилиям свой опыт (поплавать мне пришлось на своем веку и учили меня долго) и вместе мы побеждаем.
>
> Я ваш командир, но я такой же, как и вы — человек труда, гражданин Советской страны, большевик,

патриот. Для Родины, для победы, а не для награды идем мы в бой.

Но награда обязывает. И я верю и знаю, что никогда флаг нашей подводной лодки не будет запятнан трусостью, бесчестным поступком.

Родина у нас одна. Будем же драться злее за ее свободу и счастье. И победим, товарищи!»

Колышкин и Стариков написали свои воспоминания. Фисанович погиб 27 июля 1944 года молодым 30-летним человеком, когда вел из Англии трофейную подводную лодку «В-1», и никаких воспоминаний, конечно, написать не успел. Николай Лунин ничего о себе не писал. О нем писали много, но как-то отрывочно, отдельными фрагментами его боевой службы и жизни. Правда, в последние годы появилась книга Николая Степанищева, который постарался тщательно и детально изучить и осветите все, что стало ему известно о жизни и службе Лунина. Беда Степанищева только в том, что он никогда не видел живого Лунина, не расспрашивал его и лично с ним не знаком.

Насколько известно, Николай Дмитриевич Степанищев объехал Мариуполь, Одессу, другие места, где жил и бывал Лунин, где он плавал, и очень дотошно и скрупулезно выискивал и изучал документы, встречался с родными и близкими, людьми, знавшими Лунина, и в этом смысле его большой труд имеет определенное историческое значение и заслуживает всяческого одобрения.

Автор этих воспоминаний не изучал так подробно всю жизнь Лунина. Нам известна ее довоенная часть по некоторым документам и по его рассказам, а военная пора его жизни известна хорошо потому, что нам довелось воевать под его командованием, когда жизнь измерялась не столько годами, сколько походами.

Родился Лунин 21 августа 1907 года в знаменитой Одессе в семье матроса. Семья переехала вскоре в Мариуполь. В голодные годы после первой мировой войны и в годы гражданской войны 10-летний паренек уже зарабатывал себе на хлеб и помогал семье — работал котлочистом на зимующих паровых судах в Мариуполе. Это был очень опасный и тяжелый труд. Вспомним, замечательный писатель Борис Лавренев в 1925 году написал потрясающий рассказ «Срочный фрахт», где рассказал о гибели одесского мальчишки-котлочиста, застрявшего в котле, который так с ним и разожгли — судну нужно было выходить в море, чтобы хозяева не потеряли срочный, очень выгодный фрахт, и капитан не хотел лишаться премии.

Коля быстро вытянулся, раздался в плечах и карьера котлочиста завершилась. Зато он стал юнгой, а с 1922 года матросом-учеником, затем матросом 2-го, 1-го класса, учился в рыбмортехникуме в Ростове-на-Дону, закончил его и в 1930 году стал вторым помощником на паруснике «Вега». В 1930 — 1931 годах — военная служба, шифровальщик в штабе Северокавказского военного округа. Затем снова второй помощник и старпом на теплоходах «Грозный», «Советская нефть» и «Азнефть» в Туапсе. За это время успел походить по морям и океанам, побывать в Турции, Германии, Англии, Франции, Дании. А в 1935 году его вызвали в партком Черноморского пароходства и направили учиться в Учебный отряд подводного плавания им. С. М. Кирова на помощника командира подводной лодки. Страна строила военно-морской флот и нужны были опытные моряки.

В 1937 году после окончания УОПП был назначен помощником командира подводной лодки «Щ-314» Балтийского флота и проплавал год на Балтике. В марте 1938 года был переведен помощником командира подводной лодки «Щ-404» на Северный флот. В октябре 1938 года по клеветническому доносу был арестован и до ноября 1939 года находился в тюрьме под следствием, а затем оправдан полностью, выпущен и тут же назначен командиром подводной лодки «Щ-421» бригады подводных лодок Северного флота.

Лунин сразу стал хорошим командиром. Море он знал, понимал и чувствовал, как никто из молодых командиров, окончивших Училище им. М. В. Фрунзе. Сколько он уже походил по морю, сколько отстоял самостоятельных вахт, ведя суда, в скольких сложных и опасных ситуациях побывал и успешно преодолел их за свою морскую жизнь! А ведь на этих судах были не военные моряки, старательные и дисциплинированные, а торговые, среди которых было достаточно всякой публики, своевольной и недобросовестной. Но он научился разбираться в людях, умел держать команду в руках. Обладая незаурядными природными способностями, пытливым умом и отличной памятью, Николай Лунин быстро постигал и накрепко усваивал законы и тонкости военно-морской службы, особенности плавания и специфическую технику подводных лодок, их оружия и вооружения, хорошо изучил теорию и практические правила торпедной стрельбы.

Его начальник, командир дивизиона «щук» Иван Александрович Колышкин, был очень доволен службой командира «Щ-421». Но это была еще не война! Мы уже отмечали, что командир ПЛ рождается как боевой командир только в реальных условиях войны. В условиях мирного времени просто

невозможно научить и научиться всему, что может встретиться командиру в реальной боевой обстановке. Конечно, можно и нужно обучать команду и командира всем элементарным приемам и действиям, которые наверняка будут необходимы в войне на море. Знание и умение владеть корабельной техникой, всплывать и погружаться, вести меткий артиллерийский огонь, успешно и скрытно занять позицию для торпедной стрельбы и произвести торпедную атаку, умело ходить в море и обеспечить навигационную безопасность корабля, швартоваться к пирсу и отходить от него, бороться за живучесть — всем этим комсостав и команда лодки должны в максимально возможной степени овладеть в мирной обстановке.

В ходе такой учебы команда лодки может и должна, как говорят, «сплаваться», узнать и научиться доверять друг другу, исправить недисциплинированных, научить плохо знающих, избавиться от неисправимых лодырей и злостных нарушителей дисциплины.

Но вот такая подготовленная команда выходит в море. Уже не зачеты сдавать, а воевать с противником, который сам хочет уничтожить твою лодку и знает, как это сделать. Теперь противника надо упорно искать, найти, подобраться к нему так, чтобы ударить. неожиданно и с наибольшей эффективностью применяемого оружия. А для этого нужно противника изучать, понять его тактику, приемы, боевые качества, характер, психологию. Кто скорее противника изучит, поймет, наилучшим образом противопоставит его тактике свою, проявит смелость, дерзость, хитрость, тот и добьется превосходства, будет иметь боевой успех. Ко всему этому неплохо быть еще и удачливым.

Н. А. Лунин в своей автобиографии вспоминает: «В Великую Отечественную войну ПЛ "Щ-421" под моим командованием, будучи к этому времени кораблем первой линии, вышла в море одной из первых с задачей уничтожать противника — фашистские корабли. Из первого боевого похода возвратился без успеха, обнаруженные корабли конвоя ушли безнаказанно. В числе разных объективных причин неудачи атаки сказалось и неумение воевать по-настоящему как результат формальной подготовки личного состава в мирное время».

(Конечно, слово «формальной» здесь является неудачным и неточно отражает суть подготовки. В одном из походов сам Николай Александрович, например, рассказывал о том, как незадолго до войны он отрабатывал на «Щ-421» маневр срочного погружения. Все делалось поэтапно по отдельным последовательным командам, для того чтобы невзначай не утопить лодку в абсолютно мирной обстановке. Естественно,

никто особо не спешил, никто никого не подгонял, главным были аккуратность и последовательность выполнения этапов. Совсем иначе обстояло дело во время войны. Каждый понимал, что от его расторопности и правильных своевременных действий зависит судьба лодки и его собственная жизнь. И маневр «срочное погружение» выполнялся по единственной команде с максимальной быстротой, какая только была возможна.)

О том, как быстро и успешно постигал уроки войны Николай Лунин, говорят выводы штаба бригады подводных лодок по итогам третьего боевого похода «Щ-421» с 26 октября по 17 ноября 1941 года: «Исключительный по своим успехам боевой поход отважного экипажа ПЛ "Щ-421" под командованием капитана 3 ранга Лунина заслуживает особого внимания и является весьма поучительным для молодых подводников». В этом походе Николай Лунин тремя, атаками утопил три транспорта противника.

Выводы штаба бригады ПЛ СФ по пятому походу «Щ-421» с 22 января по 8 февраля 1942 года:

> «1. Операции Лунина поучительны для всех. Правильная организация поиска противника обеспечивала его обнаружение и возможность атаки.
>
> 2. Как и прежде, командир быстро реагировал на изменение обстановки, принимал правильные решения и упорно доводил до конца поставленную перед собой задачу.
>
> 3. Во всех случаях командир атаковал противника, как бы ни сложна была обстановка, и всегда выходил победителем, правильно нападая и правильно уклоняясь от ударов».

В этом походе Лунин тремя атаками утопил три транспорта, уклонился от таранного удара СКР, подвергся бомбежке. Всего за 1 час 30 минут на лодку было сброшено 20 глубинных бомб. Лодка повреждений не получила, возвращение на базу проходило в 10-балльный шторм. Из-за сильного обмерзания лодка была вынуждена часто погружаться для освобождения от льда.

Капитан 3-го ранга Н. А. Лунин в своем пятом боевом походе на ПЛ «Щ-421». После этого похода назначен командиром ПЛ «К-21». [15]

ПЛ «Щ-421», которой командовал Николай Лунин, к марту 1942 года имела на своем боевом счету 7 потопленных кораблей противника. Командованию флота и бригады стало ясно — в лице Лунина Родина обрела выдающегося командира лодки. За боевые успехи, мужество и героизм он был представлен к званию Героя Советского Союза.

12 апреля 1942 года. На пирсе бригады командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко вручает ордена Ленина и Золотые звезды Героям Советского Союза И. А. Колышкину, Н. А. Лунину, В. Г. Старикову и И. И. Фисановичу. Награду получает Н. А. Лунин

12 апреля 1942 года. На пирсе бригады командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко вручает ордена Ленина и Золотые звезды Героям Советского Союза И. А. Колышкину, Н. А. Лунину, В. Г. Старикову и И. И. Фисановичу. Награду получает Н. А. Лунин

В свете вышеизложенного логически последовал приказ.

Приказ командира бригады подводных лодок СФ от 11 марта 1942 года № 014

Назначаются.

1. Командир ПЛ «Щ-421» капитан 3 ранга Лунин Н. А — командиром ПЛ «К-21» *с* 4 марта 1942 года.

2. Дивизионный минер 3-го дивизиона ПЛ капитан-лейтенант Каутский А. М. — помощником командира ПЛ «Щ-421».

3. Помощник командира ПЛ «Щ-421» капитан-лейтенант Видяев Ф. А. — командиром ПЛ «Щ-421»

Исключаются из списков личного состава БПЛ и

снимаются со всех видов довольствия:

4. Командир ПЛ «К-21» 1-го дивизиона ПЛ капитан-лейтенант Жуков А. А.[16] с 5 марта 1942 года, убывший в распоряжение командного отдела СФ.[17]

Март 1942 года. Герой Советского Союза Н. А. Лунин у перископа в центральном посту ПЛ «К-21».[18]

ЛУНИН КОМАНДУЕТ «К-21»

Смена командира для экипажа корабля — всегда явление тревожное, всегда несущее с собой ожидание перемен, которые почти никогда невозможно предугадать. К старому командиру уже привыкли, приработались, известен его характер, слабые и сильные стороны, к ним соответственно подстраиваются и комсостав, и команда.

Каков же будет новый командир, что он за человек, какой у него характер, как он умеет воевать и командовать Ведь с этим командиром нужно сразу идти в море воевать!

Аркадий Жуков командовал лодкой с сентября 1939 года. Он был опытным моряком, до «К-21» плавал на Севере командиром лодки «Д-2», успешно сдавал задачи по курсу подготовки подводных лодок, проявил находчивость и расторопность на Онежском озере, когда была опасность бомбежки немецкой авиацией. Команда была им довольна — он был незлобивым, добродушным человеком. Лодка совершила два успешных похода, личный состав был награжден боевыми орденами. Казалось бы, чего еще надо?

Но командование дивизиона и бригады глядело глубже и видело больше. После этих двух походов командир дивизиона Гаджиев и командир бригады Виноградов пришли к заключению, что Аркадий Жуков в сложной обстановке теряется, должной выдержкой в критические моменты не обладает, способен на необдуманные поступки. Не была забыта очень серьезная ошибка Жукова и Синякова на переходе из Архангельска в Полярное, когда лодка не смогла погрузиться, скрываясь от самолета, и только случайная удача (у самолета не было бомб) спасла ее от серьезных неприятностей, а то и от гибели.

Дивизионные и штабные специалисты усмотрели много таких недостатков в содержании техники, в организации службы, которые могли и должны были давно и легко исправлены. Пришедший на лодку в октябре 1941 года опытный моряк и отличный организатор старпом Федор Лукьянов успел немало сделать и во многом поправить положение, но должной поддержки у него не было, особенно со стороны Синякова и его старшин.

Эти тревожные признаки нашли свое подтверждение сразу в двух приказах командира 1-го дивизиона ПЛ. Эти приказы по своим срокам совпадают со временем прихода Лунина на лодку. Первый, от 7 марта 1942 года — об отстранении от должности и разжаловании в рядовые командира отделения трюмных ПЛ

«К-21» старшины 2 статьи Карасева М. Н. за развал дисциплины среди подчиненных и попытки подорвать авторитет и дискредитировать своего прямого начальника — старшину группы трюмных. Второй приказ, от 11 марта 1942 года — о неудовлетворительном содержании двигателя 38.К-8 на ПЛ «К-21».

В приказе отмечается, что двигатель ржавый, грязный, разрегулированный. Бывший командир лодки Жуков, военком Лысов и командир БЧ-V Синяков не сделали выводов из данных им ранее указаний о наведении должного порядка на корабле. Лысову объявили выговор, Синякову — строгий выговор. Командир группы движения (второй инженер-механик ПЛ) Липатов получил трое суток ареста при каюте, старший краснофлотец Свистунов — пять суток с содержанием на гарнизонной гауптвахте (после похода).

Лунин пришел на лодку 4 марта. А 6 марта состоялось партийное собрание с докладом военкома Лысова о бдительности и состоянии дисциплины. Лысов отметил, что вахта несется плохо, краснофлотец Мегенов совершил самовольную отлучку, а вахта этого не заметила. Вахта из ЦП докладывает, что лодка готова к погружению, а на самом деле она еще не была проверена «на вакуум». Командир группы движения Липатов, будучи дежурным по живучести, ночевал на плавбазе «Умба». Имеются случаи небрежного отношения к технике, в результате чего заржавел вспомогательный дизель 38.К-8. В БЧ-III был факт неправильной подготовки торпеды.

Выступая на собрании, Владимир Ужаровский, командир БЧ-II-III, признал критику справедливой. Хотя торпеду плохо подготовили базовые специалисты, торпедисты лодки обязаны следить за их работой и отвечать за ее качество. Он сказал, что во время последнего похода на позиции были случаи, когда водой, замерзшей в стволах орудий, они на время были выведены из строя. Комендорские стрельбы были сорваны из-за большого люфта орудий. Перед боевым походом не были получены зажигательные патроны из-за халатного отношения со стороны комендоров к полученным указаниям.

Иван Синяков признал, что в БЧ-V есть факты халатного отношения к механизмам, имеются случаи сна на посту, ухода со службы. Нужно изучать каждого бойца и воспитывать его индивидуально. У краснофлотца Буряка нездоровые настроения и разговоры, Липатову нужно больше проявлять внимания к таким разговорам и соответственно на них реагировать.

Николай Лунин: «Мы не сможем дальше работать, если так будут работать партийная и комсомольская организации.

Собраний мы делаем много, но имеем за последнее время самовольные отлучки, нарушения правил дежурной службы. Боевые листки пишут больше всего об успехах, а о недостатках мало. Наша подводная лодка займет свое достойное место, но для этого надо напрячь силы партийной и комсомольской организаций. Ругань — это не единый боевой коллектив, нужно просмотреть все недостатки и дружно их устранить. В БЧ-V имеется много случаев недисциплинированности. Гребенников сказал, что торпеда не была выведена из строя, но он ничего не сказал о том, что он предпринял, как коммунист, специалист и старшина группы торпедистов, чтобы обеспечить качество подготовки, поставить на место людей. По докладу военкома можно сделать вывод — партийная организация своевременно ставит этот вопрос, у нас есть еще такие условия, при которых могут появляться нездоровые настроения. Коммунисты должны занять свои ведущие места.»

Сергей Лысов: «Я не ожидал, что собрание пройдет на таком низком уровне. Полагал, что будут более острые самокритичные выступления со стороны товарищей Суслова, Жукова, Глобенко. Сегодняшнее собрание должно закончиться решительными сдвигами в сторону улучшения дисциплины и в этом направлении коммунисты должны начинать работу с завтрашнего дня. Мы будем привлекать к ответственности коммунистов, которые не борются за авангардную роль, за укрепление революционной воинской дисциплины. Наша парторганизация должна заявить новому командиру, что мы станем на свои места и приведем корабль и личный состав в образцовый порядок».

Так состоялось первое знакомство Николая Лунина с экипажем «К-21».

10 января 1942 года

погибла подводная лодка

«М-175».

ТРЕТИЙ БОЕВОЙ ПОХОД (11 - 14 МАРТА 1942 ГОДА)

Иван Александрович Колышкин в своей книге «В глубинах полярных морей» рассказывает:

> «Первое задание, полученное Луниным, было не вполне обычным. С ПЛ "Щ-402", находившейся в море, пришла тревожная радиограмма. На лодке неожиданно кончилось топливо и она оказалась без хода неподалеку от вражеского берега.
>
> Прежде чем попасть в такое бедственное положение, "щука" изрядно насолила врагу: она потопила крупный транспорт и тральщик и еще одно судно повредила торпедой. Лодку бомбили, и ее булевые цистерны с топливом дали течь. Когда удалось оторваться от преследования, командир "Щ-402" Столбов приказал продуть эти цистерны и промыть их водой, чтобы предательские пятна солярки не демаскировали лодку. Топлива в цистернах, расположенных внутри прочного корпуса, должно было, по расчетам, хватить до конца похода.
>
> Но расчеты подвели. О случившемся донесли в базу и стали ждать помощи, рискуя каждую минуту оказаться обнаруженными и потопленными. Но что может быть хуже пассивного ожидания? И матросская смекалка пришла на выручку. Из торпед собрали весь керосин, смешали его со смазочным маслом и на этом "ерше" попробовали запустить дизели. Получилось. И лодка двинулась подальше от опасного берега. Но и этого импровизированного топлива не хватило на то, чтобы дойти до дому».

Приказ — выйти в море для оказания помощи ПЛ «Щ-402» — застал лодку «К-21» в разгаре профилактического межпоходового ремонта. В основном степень разборки механизмов была невелика, за исключением главных дизелей, где работа была большой. Однако желание как можно быстрее оказать помощь нашим боевым друзьям мобилизовало всех до предела.

Мотористы тут же предложили хороший вариант ускорения готовности лодки к выходу: они все становятся на сборку одного дизеля. Когда этот дизель будет готов, можно выходить. Пока

лодка выйдет из Кольского залива, обогнет о. Кильдин, они успеют собрать второй дизель и тогда лодка сможет идти полным ходом. Работа пошла, тем временем все остальные готовили лодку к выходу. В подготовке принял участие командир дивизиона Гаджиев, который и руководил всей организацией помощи «щуке». Задача была поставлена так: «Найти "Щ-402" и передать ей солярку. При невозможности из-за состояния погоды осуществить передачу солярки взять лодку на буксир и вести ее к главной базе».

На «К-21» погрузили 300 м стального троса, 400 м манильского, 50 резиновых мешков для передачи в них смазочного масла, 10 железных ведер и резиновую шлюпку.

В 19.00 вышли из Полярного, покинули Кольский залив и направились к точке 71° 30' Ш, 24° 47' Д. Идя скоростью 18,5 узлов (уже под обоими дизелями), «К-21» 12 марта в 11.54 пришла в эту точку. Вся верхняя вахта во все глаза глядела, но «щуки» там не было. Она уже ушла с этого места на смеси керосина со смазочным маслом. В 12.23 штаб бригады сообщил на «К-21» новое место «щуки» — 70° 28' Ш, 28° 57' Д и лодка ринулась полным ходом в эту точку. Лучшие сигнальщики — Сидоров, Ашурко, Фокеев, Погорелов, вахтенные командиры Лукьянов, Терехов, Ужаровский, сам командир Лунин, командир дивизиона Гаджиев во все глаза глядели, чтобы увидеть беззащитную «щуку», а заодно и не прозевать супостата. Не найдя «щуку» и в этой точке, сообщили об этом в штаб и получили новое место. Но и там не нашли, поэтому приступили к поиску в квадрате со сторонами в 40 миль.

Каждый понимал, что любое мгновение может стать решающим в судьбе наших друзей. Каждый делал все, что мог для обеспечения беспрерывного поиска. Никогда до этого наша лодка не ходила так долго самым полным ходом. Герои-мотористы выжимали из дизелей всю мощность, на которую дизели были рассчитаны, и даже еще большую. Ни один из мотористов не ушел из отсека. Все следили за поведением дизелей, всех вспомогательных механизмов, чтобы, упаси боже, не допустить скисания» или остановки машин. Трюмные безвылазно находились у линий валов и следили за температурой упорных подшипников. Электрики во все глаза глядели за работой своей аппаратуры и двигателей. Ведь собрали все механизмы в пожарном порядке, времени на положенную дотошную проверку и регулировку ни у кого не было, а. теперь нужно было обеспечить работу всех без исключения механизмов БЧ-V на самом полном ходу, при максимальной нагрузке, на неопределенно долгое время. Поэтому никто и не думал ни о

каком отдыхе, все безотрывно смотрели за механизмами, страховали друг друга, помогали, ободряли и советовались.

Группа мотористов ПЛ «К-21». За 2,5 суток «К-21» прошла самым полным ходом около 800 миль. Слева направо: командир отделения Виктор Власов, мотористы Яков Пильгуй, Иван Березкин, Анатолий Шандорин, командир отделения Михаил Свистунов, старшина моторной группы Василий Сбоев, мотористы Валентин Бурак и Александр Камышанский (внизу)

Группа мотористов ПЛ «К-21». За 25 суток «К-21» прошла самым полным ходом около 800 миль. Слева направо:

командир отделения Виктор Власов, мотористы: Иван Пильгуй, Иван Березкин, Анатолий Шандорин, командир отделения Михаил Свистунов, старшина моторной группы Василий Сбоев, мотористы Валентин Буряк и Александр Камышанский (внизу).

Март 1942 года. Третий боевой поход ПЛ. Лодка идет полным ходом в надводном положении – ищут в море ПЛ «Щ-402», потерявшую ход. На вахте – лейтенант Василий Терехов

Март 1942 г. Третий боевой поход ПЛ. Лодка идет полным ходом в надводном положении — ищут в море ПЛ «Щ-402», потерявшую ход. На вахте — лейтенант Василий Терехов.

Любопытно, что один из современных «критиков», разбирая этот поход, упрекнул командование бригады за такой выбор наикратчайшего маршрута, при котором наша «катюша» должна была пройти «всего» в 25 милях от вражеского берега.

Смысл критики заключался в том, что следовало бы выбрать не более короткий, а более безопасный для «катюши» и, следовательно, более дальний от берега (а значит и от бедующей «щуки») маршрут.

На первый взгляд такая критика правильна — она продиктована заботой о безопасности «катюши». Но при этом «забыты» два решающих обстоятельства:

— наша «катюша» не раз и подолгу бывала не только в 25 милях, а и гораздо ближе к вражескому берегу, воевала там, и это есть вполне понятный и оправданный риск для боевого корабля, находящегося в полной боевой готовности;

— на волнах качается неподвижная, беспомощная и беззащитная «щука» с экипажем. Наши боевые друзья и товарищи попали в страшную беду и каждая, буквально каждая лишняя секунда пребывания в таком положении может стать для них последней. Фактор времени был решающим.

Поэтому на человека, который предложил бы такой «обходный вариант», все, и в первую очередь экипаж нашей катюши», смотрели бы как на труса и последнего подлеца, способного бросить товарища, находящегося в беде и ждущего помощи.

13 марта в 03.17 штаб бригады передал по радио новые координаты «щуки».

Радисты, не снимавшие наушников уже вторые сутки, приняли радиограмму. Александр Глебов ее расшифровал и немедленно доложил Гаджиеву и Лунину. Штурманы дали новый курс, лодка развернулась и помчалась в точку 71° 23' Ш, 31° 47' Д. Еще почти 9 часов сумасшедшего бега по морю, еще 9 часов беспрерывного наблюдения усиленной верхней вахты и, наконец, в 11.53 в точке 71° 25' Ш, 32° 48' Д вахта заметила силуэт «щуки». Сбросили ход до среднего, обменялись опознавательными сигналами и подошли к «щуке», дрейфовавшей без хода лагом к волне.

Верхняя вахта дружно крикнула «ура», за ней закричали «ура» и внутри лодки. Командиры Николай Лунин и Николай Столбов одновременно крикнули друг другу: «Здорово, Коля!» Кто-то среди мотористов сказал: «Погодите ура кричать, еще надо соляр перекачать». «Ничего, теперь хоть в ведрах перетаскаем, главное — нашли!» — ответили ему.

Предстояло небывалое в практике наших лодок дело — с одной лодки на другую перекачать солярку, находясь в открытом море, на волне. Еще когда наша лодка искала «щуку», народ уже соображал, как можно передать солярку на нее. Соображали и трюмные, и мотористы. Каждый, придумавший очередной вариант, прежде всего бежал к Липатову за одобрением. Подключались и электрики, и даже торпедисты. Победил вариант, придуманный старшиной 2 статьи Матвеем Карасевым и старшиной 2 статьи Николаем Кокониным при участии Ивана

Глобенко (трюмный + моторист + электрик). Этот вариант одобрили все, вплоть до Гаджиева. Заранее был подготовлен шланг, который после пришвартовки «щуки» к «катюше» подсоединили к кормовому пожарному рожку в надстройке, и трюмной помпой № 3 (VI отсек) из внутренней топливной цистерны № 2 (IV отсек) закачивали солярку в шланг. Важно было не дать шлангу порваться и не раздавить его давлением, которое подрегулировали клапанами. Шланг перекинули на «щуку», пропустили через ее открытый рубочный люк и оттуда в открытую горловину внутренней топливной цистерны. Понадобилось все искусство Лунина, чтобы обеспечить швартовку «катюши» к борту «щуки» и держать лодки борт к борту так, чтобы, боже упаси, не порвать топливный шланг и не повредить корпуса лодок. Перекачка топлива пошла в 12.45. Все оружие обеих лодок было приведено в полную готовность к немедленному действию. На швартовых обеих лодок встали краснофлотцы с топорами, готовые сразу их обрубить и дать лодкам возможность отойти и, если придется, погрузиться. Одновременно была организована передача на «щуку» смазочного масла. Ведь они свое масло сожгли в дизелях, когда пытались отойти подальше от берега На «катюше» масло набирали в резиновые мешки, обычно применяемые для переноски и доливки дистиллированной воды в аккумуляторные батареи. Хотя в мешки можно было набрать до 20 л масла, по указанию Липатова набирали не больше 10 л, чтобы легче было передавать мешок вручную с лодки на лодку и не сорваться вместе с ним за борт.

Каждый понимал опасность ситуации — такая огромная неподвижная связка кораблей на поверхности моря в любой момент могла попасть в глазок перископа вражеской лодки, стать мишенью для внезапно вынырнувшего из-за облака «Мессершмитта», угодить под артобстрел надводных кораблей. Поэтому все работали в самом высоком темпе, но и с предельной аккуратностью и осторожностью, так как любая чрезмерная поспешность привела бы только к затяжке операции. Наконец в 13.43 перекачка солярки и передача масла были закончены. Было перекачано 12 т солярки и передано 120 л смазочного масла. Все вздохнули с облегчением, а особенно командир «Щ-402» Николай Столбов и инженер-механик Андрей Большаков, которые допустили такую промашку и переживали больше всех, поскольку очень опасная ситуация возникла из-за них. Через 2 минуты, в 13.45, «Щ-402» отошла от «катюши», обе лодки поочередно произвели поддифферентовку. Попутно выявилось, что «катюша» получила небольшое повреждение корпуса в районе балластной цистерны № 6 и уравнительной цистерны.

Убедившись в том, что «щука» в порядке и больше ни в какой помощи не нуждается, «катюша» взяла курс на главную базу и пришла в Полярное в 06.30 14 марта. Лодка прошла 770 миль, была в море 60 часов. Операция была проведена успешно, экипаж работал отлично. Лодка на деле показала свои большие возможности, техника работала безотказно, выдающаяся скорость лодки позволила за короткое время покрыть такие большие расстояния. И Лунин, и Гаджиев остались очень довольны итогами похода. Лунин — лодкой и экипажем, а Гаджиев — самим Луниным. Он убедился в том, что лодка попала в надежные руки настоящего командира, которого не надо опекать и испытывать. Лунин может плавать и воевать сам, без обеспечивающего. На такой лодке Лунин сможет не только лучше проявить свой командирский талант, свои возможности, но и более полно использует боевые качества, тактические возможности самой лодки. Но для реализации этих возможностей в полной мере нужно было еще сделать много черновой работы по улучшению организации службы, обучению и сплочению экипажа. Нужно было, грубо говоря, как следует рылом хрен покопать, а не заноситься раньше времени в заоблачные выси мировой славы. И жизнь вскоре это показала в очень явной и недвусмысленной форме.

СОЛЯРКА В БУХТЕ, ИЛИ ОБРАТНАЯ СТОРОНА ГЕРОЙСКИХ ПОСТУПКОВ

В боевом походе, как раньше упоминалось, были повреждены междубортная балластная цистерна № 6 и уравнительная цистерна. Поэтому лодка перешла на ремонт в Пала-губу, к плавмастерской «Красный горн».

Поврежденные цистерны ранее не были продуты, поскольку инженер-механик Синяков полагал, что они могут снова заполниться через трещины, а дважды гонять воздуходувки ему не хотелось. Сейчас же продуть их было необходимо, чтобы плавмастерская могла приступить к ремонту.

Когда Синяковым была дана команда — подготовиться к продуванию всех, в том числе и топливно-балластных, цистерн, трюмный старшина Балуков робко заметил, что в цистернах еще могла остаться часть топлива. Однако Синяков, тщательно оберегая свой авторитет, не терпел никаких советов и подсказок. Были у него в данном случае еще какие-то свои «хитрые» соображения по поводу количества израсходованного в походе и переданного на «Щ-402» топлива. Так или иначе, но цистерны были продуты.

Пала-губа — небольшая закрытая бухта, соединенная с Кольским заливом очень узким и неглубоким проливом — сразу, оказалась наполовину покрытой солидным слоем солярки, которой в цистернах оказалось еще довольно много. Назревала огромная опасность. Около плавмастерской стояло несколько ремонтирующихся лодок, шла электросварка, всюду висели резиновые шланги, электрокабели, каждую минуту мог вспыхнуть пожар и уничтожить плавмастерскую вместе с кораблями, не говоря уже о том, что выливание топлива в бухту само по себе пахло большим скандалом.

Вконец перетрусивший Синяков сначала приказал краснофлотцам вручную отгонять солярку от корпуса лодки, затем заставил откачивать солярку с поверхности воды ручной помпой. Эти меры, естественно, ничего не дали. Придя в полное отчаяние, он не нашел ничего лучшего, как вызвать из Полярного разъездной катер, который стал разгонять солярку по всей бухте…

Синякову повезло. Ничего опасного не случилось. Дело ограничилось разбором происшествия у флагманского инженер-механика бригады, и Синяков сумел как-то отговориться, используя себе во благо тот факт, что никак нельзя было

определить в цифрах количество вылитого в бухту топлива. Однако флагмех бригады И. Коваленко такие факты помнил крепко и все «лыко» пошло Синякову в соответствующую строку при определении его дальнейшей судьбы.

Но на этом неприятности Синякова не кончились. Когда старшина группы электриков «К-21» главный старшина Козлов пришел сдавать резиновые мешки, полученные на поход по выручке «Щ-402», у него потребовали, чтобы он сдал обратно все 50 мешков, которые были выданы. На это требование Козлов резонно заявил, что это невозможно, поскольку 15 мешков оказались испорченными после переноски в них смазочного масла. Тогда ему не менее резонно возразили, что он должен представить все мешки, как целые, так и испорченные, поскольку это казенное добро и никто не имеет права самовольно решать его судьбу. Комиссия береговой базы рассмотрит качество мешков и спишет испорченные мешки в установленном порядке. И все будут довольны. Но Козлов заявил, что он выполняет распоряжение инженер-механика Синякова и судьба испорченных 15 мешков ему неизвестна

Возник скандал, хоть и небольшой. Старпом Лукьянов выяснил, что Синяков про эти мешки попросту забыл, а Козлов сам позволил растащить их по лодке на самые различные подсобные нужды, и часть мешков действительно куда-то пропала. Не исключено, что их попросту выкинули. Синяков рвал и метал, но ничего уже поделать не мог. Об этом случае опять доложили флагмеху Коваленко, он опять вызвал Синякова, а тот ничего не мог сказать в свое оправдание.

Самое печальное было в том, что мешки эти изготовлялись в Ленинграде, на заводе «Красный треугольник». Их в бригаде было ограниченное количество, взять их было неоткуда из-за блокады, а нужда в мешках была всегда. Короче говоря, Синяков получил очередной нагоняй и на его счет Коваленко записал очередные «штрафные» очки. Мешки через некоторое время, конечно, списали с соответствующими «фитилями». Лунин был очень недоволен тем, что у такого успешного похода был такой скандальный финал, так сказать, «ложка дегтя в бочке меда». Конечно, он никак не мог предположить, что неприятности на новом корабле, так ему понравившемся, только начинаются. Все-таки организация службы на лодке была не на высоте, несмотря на все старания Лукьянова, Ужаровского и Терехова,

В очередном походе Лунина вновь обеспечивал командир дивизиона Гаджиев, на чем настояло, видимо, командование бригады.

ЧЕТВЕРТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (21 марта – 3 апреля 1942 года)

После возвращения лодки с моря прошла всего неделя, которая была заполнена сначала суетой с ремонтом цистерн (и разлитием солярки по Пала-губе), списанием злосчастных резиновых мешков, но в основном подготовкой лодки к новому боевому походу. В Советский Союз шли из Англии караваны судов (или, как тогда говорили, конвои), которые нужно было прикрыть от возможного нападения немецко-фашистских кораблей, базировавшихся в портах Северной Норвегии. Нашей «катюше» было приказано вместе с другими лодками расположиться в дозоре на меридиане мыса Нордкап (самая северная точка побережья Северной Норвегии) и атаковать корабли противника, выходившие из проливов между шхерами у побережья. На этот раз в СССР шел конвой PQ-13 и возвращался из Архангельска и Мурманска конвой QP-9.

Лодка вышла из Полярного в 00.27 21 марта и шла на позицию в надводном положении сквозь 7-балльный шторм, отрываясь от берега в темноте. К утру лодка продолжала идти полным ходом в надводном положении. Встреч с противником не было и 22 марта ПЛ прибыла на позицию. Приняв решение погрузиться и следить за обстановкой из подводного положения, Лунин скомандовал: «Все вниз, стоп дизеля, срочное погружение!» и верхняя вахта скользнула вниз в люк. Наверху остался один командир, ожидавший начала погружения лодки, чтобы также уйти вниз в боевую рубку и закрыть за собой входной люк. Однако лодка под воду не пошла, хотя кингстоны и клапаны вентиляции цистерн главного балласта открылись.

Видя, что лодка не погружается, в центральном посту запаниковал Синяков. Ведь лодка была удифферентована еще в базе. Не понимая, в чем дело, он скомандовал заполнить подряд все цистерны маневренного балласта — уравнительные и дифферентные.

Цистерна быстрого погружения была заполнена еще раньше, перед выходом на позицию. Но лодка упорно не шла под воду, хотя весь маневренный балласт был уже полностью принят…

Положение стало очень опасным. Лунин на мостике один не мог уследить сразу за всей обстановкой на поверхности моря и в воздухе. Кроме ПЛ противника, могли в любую минуту нагрянуть надводные корабли. Управление лодкой в такой обстановке было практически невозможным. Поэтому Лунин все время спрашивал,

что делается внизу, то есть в центральном посту.

Синяков, наконец, доложил ему, что весь главный балласт принят, полностью заполнены уравнительные и дифферентные цистерны, а также цистерна быстрого погружения, воду принимать больше некуда, но лодка под воду не идет. Лунин в бешенстве скомандовал: «Ну, тогда принимайте воду в центральный пост!» Организованная на скорую руку элементарная проверка показала, что не заполнена водой цистерна № 3 главного балласта. Командир II отсека лейтенант М., полагая, что в эту цистерну принято топливо, никому ничего не сказав, самовольно закрыл аварийные клинкеты на ее вентиляционных трубах с обоих бортов. Поэтому вода и не шла в цистерну, несмотря на открытые кингстоны и клапаны вентиляции, и лодка, естественно, не уходила на глубину, имея такой воздушный «пузырь»… Синяков же перед самым выходом лодки в море не проверил готовность системы погружения и всплытия и, в частности, положение аварийных захлопок и клинкетов, несмотря на то, что обязан был это сделать лично и собственноручно.

Но даже после выяснения причины ЧП положение оставалось опасным. Погружение лодки оттягивалось, поскольку уже нельзя было просто открыть аварийные клинкеты у цистерны № 3. Лодка после заполнения всего маневренного балласта была очень «перетяжелена» и могла при погружении «провалиться» за предельную глубину, чего доброго, удариться о грунт и сорвать боевой поход, а то и погибнуть. Пришлось сначала продувать среднюю группу цистерн главного балласта, восстанавливать расчетную дифферентовку, то есть откачивать воду из уравнительных и дифферентных цистерн. Только после этого лодка смогла нормально погрузиться.

Все это время командир в одиночестве, без вахты, стоял наверху на мостике и ждал внезапного нападения с любой стороны, с моря или воздуха. Именно в эти моменты была окончательно решена судьба Синякова. Его личная преступная халатность, а также самовольство лейтенанта М. поставили лодку и экипаж в исключительно опасное положение и могли привести к их гибели. Такие поступки нельзя было оставить без последствий. А пока нужно было плавать и воевать.

С 23 по 27 марта плавание лодки проходило при очень сильном шторме. Сила ветра доходила до 9 баллов при волне до 8 баллов. Лодку качало, трепало, било, верхняя вахта никого не обнаружила, да в таких условиях и наблюдать было нелегко. Но будущие события показали, что обнаруживать не только нужно, но и можно, и наша верхняя вахта это доказала. 27-го радисты

приняли приказ штаба СФ покинуть занимаемую позицию и следовать на другую, для защиты другого конвоя. В 00.30 28 марта лодка уже шла надводным ходом по бурному морю, чтобы занять побыстрее новую позицию. Как сигнальщик Григорий Ашурко сумел увидеть в темноте плавающую мину по курсу лодки — до сих пор не ясно никому. Но он увидел, лодка вовремя уклонилась от верной гибели и помчалась дальше. Но ее вдруг постигла другая беда — Синяков доложил Лунину: «Лодка не может погрузиться!»…[19]

Большая крутая волна периодически захлестывает верхнюю палубу ПЛ, идущей полным ходом; вода сквозь шпигаты попадает под палубу в надстройку на сильно нагретые выхлопными газами приводы герметичных захлопок, закрывающих газоотводы главных дизелей. Из мгновенно закипающей воды на червячных передачах приводов высаживается морская соль, которая тут же спекается в камень. Приводы захлопок заклинивает и лодка не может погружаться — забортная вода через открытые газоотводы хлынет в дизели, а оттуда — в отсек. Чтобы погрузиться, необходимо очистить приводы от спекшейся соли.

Конструкторам дизелей, да и конструкторам ПЛ возможность такой беды, по-видимому, не пришла в голову. Да и не было ранее условий для обнаружения этого существенного и даже опасного конструктивного недостатка. Испытания лодок XIV серии (типа «К») проходили в Финском заливе с очень малой соленостью воды (5-7 ˚/˚˚) и при небольшой волне. Полным ходом лодки ходили только пару галсов на мерной миле для подтверждения величины максимальной скорости при сдаче лодки Военно-Морскому Флоту.

Зато здесь, в Баренцевом море, при солености воды в 5-6 раз большей, чем в Финском заливе, при значительно большей высоте волн, на достаточно длительных в боевой обстановке полных ходах спекание морской соли на приводах захлопок неизбежно, вынуждая экипаж лодки совершать «героические поступки». Вот уж чего мы дружно не любим, так это «героических поступков», о которых так часто с восторгом пишет пресса! В самом деле, что значит очистить приводы захлопок от спекшейся в камень соли?

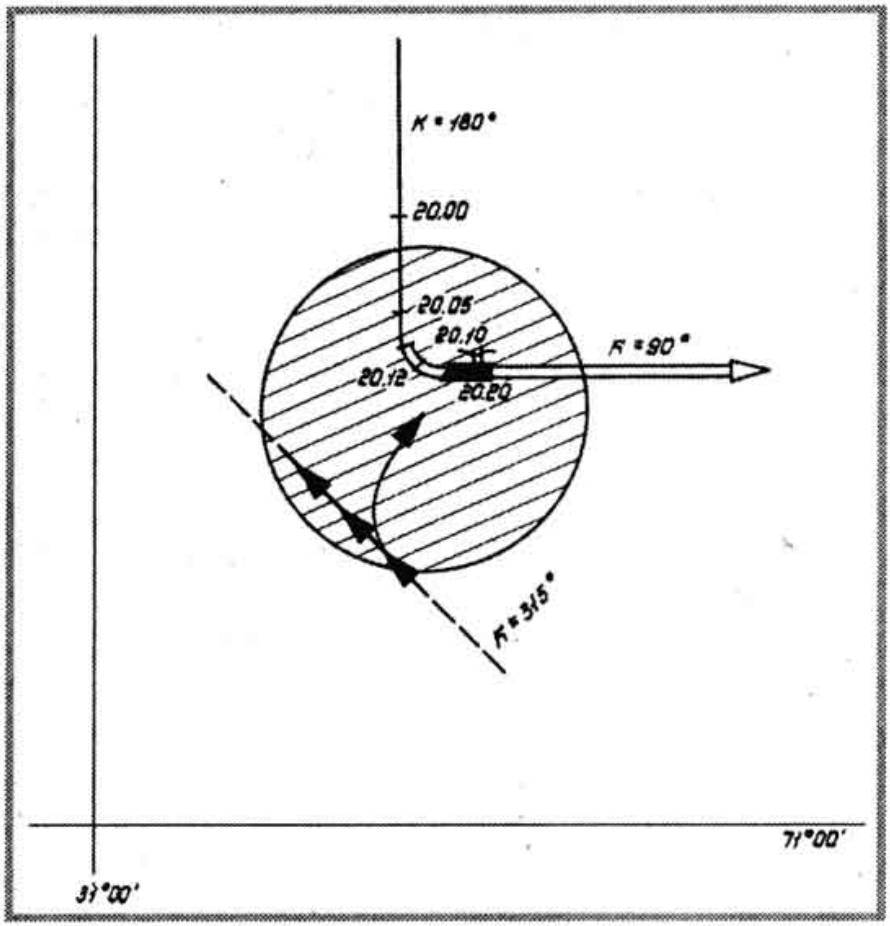
Представьте себе страшную картину бурного Баренцева моря: в марте, жуткий холод, пронизывающий морозный ветер, грохот огромных волн, бьющих в корпус лодки, рев мощных дизелей и две человеческие фигурки, пробирающиеся по качающейся обледеневшей палубе лодки, идущей полным ходом.

Поддерживая друг друга, они находят и открывают лючок в палубе; проползают в тесной надстройке среди баллонов, обжигая руки, сбивают с приводов закаменевшую соль, а ледяная вода

поминутно окатывает их с головы до ног. А ведь после того, когда соль будет сбита, нужно снова вылезти на палубу, задраить лючок, пройти по палубе (35 метров!) до мостика, взобраться на него и, когда руки уже почти не держат, спуститься вниз в отсек и только там немного отдышаться, согреться и снять промокшую одежду. Товарищи смотрят на них с уважением и одобрением — ведь проклятая соль сбита, и лодка может погружаться.

Конечно, каждый из краснофлотцев, посылаемых на это опасное дело, был обвязан по поясу прочным страховочным шкертом. Вторые концы этих шкертов были в руках вахтенного на мостике. Предполагалось, что в случае опасности вахтенный должен был дернуть за шкерт и дать знак работавшим о необходимости срочного возвращения в лодку. Однако все, и лучше всех эти два храбреца, понимали, что если обстановка заставит срочно погружаться, они никак не успеют выбраться из надстройки и добежать до мостика и лодка уйдет под воду, оставив их наверху на верную гибель. Так что они были героями, но героями поневоле, поскольку исправляли чужие грехи. Их геройство заключалось в том, что они, рискуя своей жизнью, спасали от возможной гибели корабль и своих боевых товарищей. Это были Михаил Свистунов и Иван Мац, старшие краснофлотцы, мотористы.

Только сойдя вниз в центральный пост, они узнали, насколько были близки к гибели. В то время, когда они отбивали соль в надстройке, необыкновенно зоркие глаза старшего лейтенанта Владимира Ужаровского, стоявшего на вахте, в 20.05 углядели сквозь снежные заряды силуэты кораблей на дистанции 25-30 каб. Через одну-две минуты он опознал в них немецкие ЭМ — три эсминца шли строем кильватера курсом норд-вест со скоростью 25-30 узлов. Он сразу дал сигнал тревоги шкертом, герои уже фактически закончили работу, успели прибежать и нырнуть в люк. В 20.08 Ужаровский увидел, как хвостовой эсминец поворачивает на лодку. Но она уже погружалась. Эсминцы преследовали лодку до 23.14, сбросили на нее 14 глубинных бомб. Дважды Лунин всплывал на перископную глубину с целью атаки эсминцев, но напрасно. При первом подвсплытии из-за снежного заряда ничего не было видно, а при втором — уже наступили сумерки. В 23.43 Лунин скомандовал всплытие и приказал передать на флагманский командный пункт флота донесение о факте встречи с эсминцами.



Три фашистских эсминца атакуют ПЛ «К-21». 8 марта 1942 года

Три фашистских эсминца атакуют ПЛ «К-21». 8 марта 1942 года

Оперативное донесение командира о факте встречи с миноносцами позволило ФКП флота предупредить об опасности конвой союзников, следовавший в Мурманск, и наших миноносцев, вышедших его встречать.

В своей книге «Вместе с флотом» А. Г. Головко пишет, что охранение конвоя, предупрежденное по радио, из-за снежных зарядов увидело фашистские ЭМ только тогда, когда они уже вышли на дистанцию торпедного залпа. Английский крейсер «Тринидад» не успел уклониться от торпед и получил серьезное

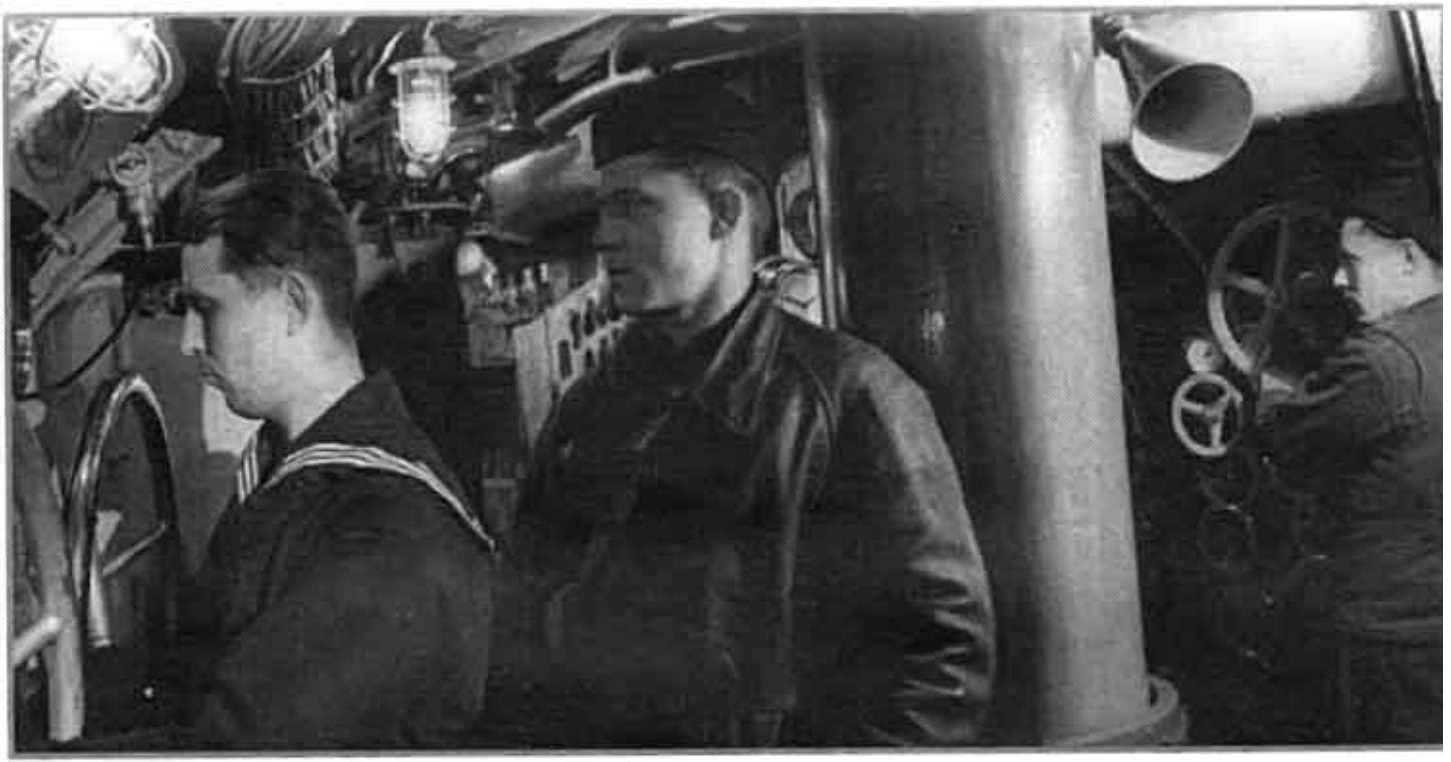
повреждение. Но своими башенными залпами он утопил один ЭМ и зажег пожар на втором. Третий ЭМ, убегая, попал под огонь нашего ЭМ «Сокрушительнный», получил прямое попадание в машину, сильно запарил и скрылся в снежном заряде.

После передачи донесения Лунин скомандовал срочное погружение. И снова плохая организация службы чуть не сыграла с кораблем очередную злую шутку. Застопорены дизели, верхняя вахта посыпалась по трапу вниз, захлопали пневматические машинки приводов открывания кингстонов и клапанов вентиляции; командир захлопнул крышку трубочного люка, лодка начала погружаться. Но уже через 5-6 секунд внезапно начал резко нарастать дифферент на нос. Через 15-20 секунд он уже достиг 20˚.

При дальнейшем нарастании дифферента мог пролиться электролит из аккумуляторной батареи, да и вообще трудно представить, что еще могло случиться с лодкой. Положение спасли два человека. Командир среагировал первым и тут же скомандовал задний ход электромоторам. Иван Липатов, бывший вахтенным инженер-механиком, тоже почти сразу понял, в чем дело, и когда увидел на сигнальной панели, что не открылись клапаны вентиляции цистерн № 12 и 13 главного балласта, расположенных в самой кормовой части лодки, тут же скомандовал трюмному Матвею Карасеву — «пузырь в нос!» Из-за большой инерции лодки дифферент еще некоторое время увеличивался и дошел до 25˚, но затем быстро стал уменьшаться и лодка всплыла.

После краткого разбора выяснилось, что действительно не открылись клапаны вентиляции самой кормовой группы цистерн главного балласта и «пузырь» в них удерживал корму лодки. Все остальные цистерны главного балласта заполнились водой. Была также заполнена цистерна быстрого погружения — это была «гиря», которая быстро тянула весь корпус в воду, а корма оставалась на плаву. Поэтому так стремительно нарастал дифферент.

Виноватыми оказались вахтенные в VII отсеке, краснофлотцы Иван Жуков и Григорий Вовк, которые были обязаны наблюдать за открытием клапанов. Если пневматика не сработала, они должны были специальным рычагом открыть клапаны вентиляции вручную. Они же растерялись, промедлили и поставили лодку в очень опасное положение. Только быстрая реакция и уверенные команды Лунина и Липатова предотвратили беду. После короткой проверки командир убедился в исправности лодки и скомандовал погружение, которое на этот раз прошло как полагается.

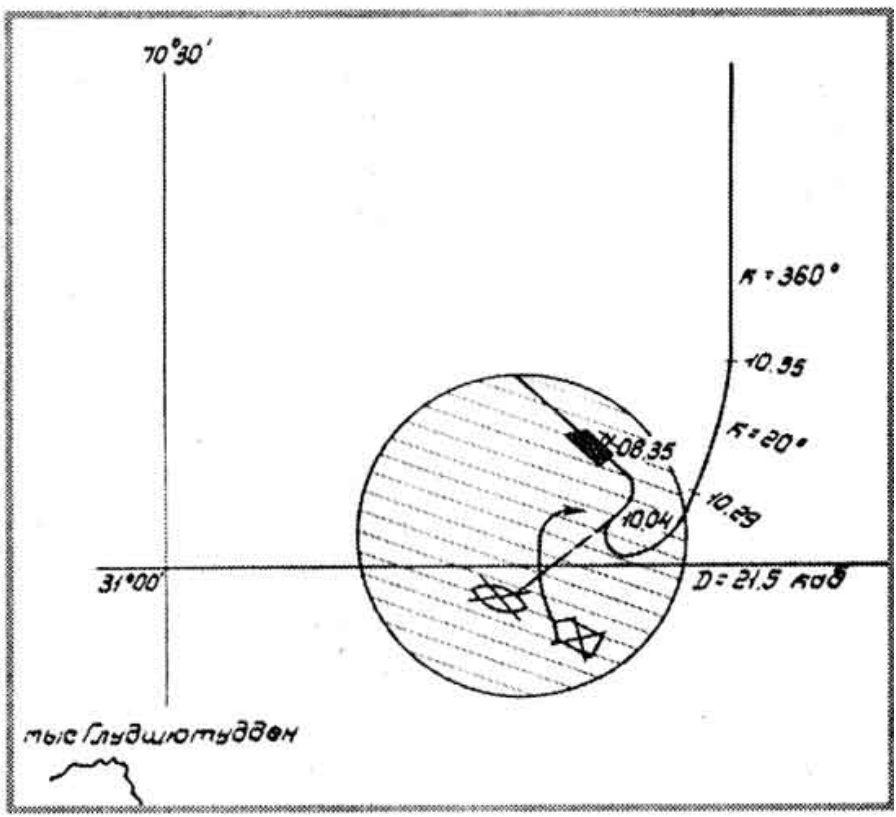


Март 1942 года. Четвертый боевой поход ПЛ. На вахте в центральном посту слева – рулевой-горизонтальщик Петр Погорелов, в центре – вахтенный инженер-механик старший инженер-лейтенант Иван Липатов, справа – трюмный Виктор Парфенов

Март 1942 г. Четвертый боевой поход ПЛ. На вахте в центральном посту слева — рулевой-горизонтальщик Петр Погорелов, в центре — вахтенный инженер-механик старший инженер-лейтенант Иван Липатов, справа — трюмный Виктор Парфенов.

29 марта в районе Перс-фиорда были замечены четыре мотобота, шедших в строю фронта и сбрасывающих глубинные бомбы. С 12.00 до 16.00 ими было сброшено 36 бомб несмотря на 8-балльный шторм.

30 марта также обнаружили несколько мотоботов и были слышны разрывы глубинных бомб.



«К-21» утопила транспорт 31 марта 1942 года

«К-21» утопила транспорт 31 марта 1942 года.

31 марта в 09.53, находясь в 8 милях на норд-ост от Вардэ и следуя курсом 130°, на дистанции 40 каб. вахта обнаружила транспорт противника водоизмещением около 7000 т, а за ним мачты и трубу сторожевика или малого транспорта, опознать который не удалось. В 10.03 лодка, лежа на боевом курсе 235°, произвела шеститорпедный залп с дистанции около 22 каб. с временным интервалом 7 секунд. Приблизительно через 3 минуты слышали два последовательных глухих взрыва. После залпа удержать лодку на глубине не удалось, пришлось заполнять цистерну быстрого погружения, а также принимать воду в уравнительную цистерну. Поэтому осмотр горизонта удалось провести только в 10.50; увидеть никого не удалось. Видимость не превышала в этот момент 30 каб. С 10.06 до 10.13 в районе атакованного транспорта были слышны глухие взрывы.

Торпеды из носовых торпедных аппаратов были израсходованы, лодка отошла от берегов на норд и занялась перезарядкой торпедных аппаратов. Во время отхода в 13.30 на сравнительно большом расстоянии были слышны два разрыва глубинных бомб, а затем шум винтов катера, однако при осмотре горизонта никого не было видно. Перезарядка торпедных аппаратов заняла 5 ч 20 мин.

1 апреля было отмечено 25 взрывов глубинных бомб, однако в перископ опять не было видно никого. 2 апреля также были отмечены отдаленные взрывы глубинных бомб. Встреч с кораблями противника не было. В 08.42 лодка получила команду на возвращение и 3 апреля пришвартовалась к пирсу бригады.

ИТОГИ ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО ПОХОДОВ

После четвертого похода лодке было приказано заняться текущим ремонтом, который был уже начат, но прерван походом для выручки «Щ-402». События обоих походов, их итоги были изложены в соответствующих докладах, и система оценки походов заработала. Штабная мельница крутилась вовсю, все детали походов тщательно рассматривались специалистами дивизиона, затем перешли в штаб бригады и там задержались дольше обычного. Специалисты штабов дивизиона и бригады давно уже почувствовали некоторые неблагополучные звенья в работе экипажа и поэтому подошли к анализу его действий во время последних походов особенно дотошно, тщательно и: ответственно. Они полагали, что после первых походов недостатки могут быть исправлены, тем более что на них уже указывалось. Таких примеров в бригаде было много. Когда экипаж воевал и одновременно учился, овладевал практикой наилучшего использования боевой техники, действовал все более уверенно в сложных и опасных условиях, доверие к нему со стороны начальства было оправданным.

В данном случае картина была несколько иной. Если третий поход по выручке «Щ-402» был со всех точек зрения проведен экипажем отлично, на подъеме, то о четвертом походе этого сказать было никак нельзя. Ошибки и недостатки, ранее замеченные в организации службы, особенно в БЧ-V, так и не были исправлены, хотя возможности и время для этого были.

Не только дивизионное и бригадное начальство, но и партийная организация лодки подняли тревогу, были обеспокоены происходящим в экипаже. На партийном собрании, прошедшем после похода, коммунисты раскритиковали Синякова за его неумение организовать службу в БЧ-V, за ошибки с проверкой готовности лодки к погружению, за то, что он не может и не умеет спросить со старшин, за продувание солярки в Пала-губе. Продраили на собрании коммунистов Вовка и Жукова за то, что по их вине создался опасный дифферент, и только решительные действия командира и Липатова с Карасевым отвели беду. Попало и коммунисту Мартынову за его самовольство, которое привело к невозможности погружения лодки, долгому ее пребыванию в очень опасном положении на поверхности.

В заключение на собрании выступил Лунин. Он сказал: «Мы

готовимся к серьезному плаванию, обстановка на театре усложняется, враг укрепляет охрану своего побережья, усиливает противолодочную оборону. Мы все это знаем, поэтому должны научиться правильно водить корабль. Чтобы смело действовать, надо быть уверенным в безотказной работе своих механизмов. Нам, коммунистам, надо взять руководство в свои руки и работать по-боевому. Командиры и коммунисты еще не следят как следует за ремонтом. В нашей работе должна быть твердая уверенность в готовности корабля к выходу. Приказ Наркома обязывает текущий ремонт механизмов производить силами личного состава корабля. Коммунисты должны не только честно работать, воевать и служить, но и сдерживать тех, кто разлагает дисциплину, безобразничает».

Штаб бригады по итогам боевого похода сделал следующие выводы.

1. Наилучшим способом прикрытия конвоев союзников подводными лодками, как показывает опыт «К-21», является расположение их вдоль побережья и на выходах из баз противника. С приходом на позицию ПЛ имела встречу с миноносцами противника. Атаковать их не удалось. Однако совершенно правильно поступил командир ПЛ, донеся при первой возможности о факте встречи на флагманский командный пункт флота, тем самым предупредив конвой, следовавший в Мурманск, и наших миноносцев, вышедших для встречи его.

2. Признать потопленным транспорт противника, атакованный 31 марта, нельзя, так как хотя и был произведен шеститорпедный залп, но с дистанции 22 каб. при угле встречи около 125°. Судя по взрывам, которые были слышны на ПЛ, очевидно, транспорт был торпедирован. Курсовой угол и начальная дистанция обнаружения не позволили командиру выйти на более близкую дистанцию. Выпуск торпед с дистанции свыше 16 каб. при углах встречи более 90° в дальнейшем рекомендовать не следует.

3. За все время пребывания на позиции было отмечено свыше 100 взрывов глубинных бомб, сбрасываемых с мотоботов, шедших группами и по одному вдоль побережья. Надо полагать, что бессистемное сбрасывание глубинных бомб производилось с целью запугивания наших ПЛ и их дезориентации относительно проходящих конвоев противника.

Сделанная в выводах оценка боевых итогов четвертого похода является справедливой. Поскольку командир не видел, как тонул транспорт, естественно, нельзя было считать его утопленным. В то же время ясно, что транспорт был торпедирован, поскольку были слышны взрывы торпед. Поэтому командиру был засчитан

боевой успех — торпедирование транспорта, на рубке лодки появилась цифра «5».

Другие выводы командования бригады касались экипажа лодки. Всем стало очевидным, что Иван Синяков не может далее исполнять должность инженер-механика лодки.

Его никак нельзя было обвинить в трусости, лени, нежелании служить и т. д. Наоборот, он был весьма деятельным и решительным человеком. Но знание техники лодки, взаимодействия различных систем не соответствовало требуемому уровню. Как уже выше говорилось, он «не чувствовал» лодку, поэтому его деятельность и решительность, как выяснилось, становились в определенных ситуациях опасными для лодки. К тому же излишнее самолюбие не позволяло ему вслушиваться и вдумываться в доклады подчиненных.

Одновременно стало ясным, что у штурмана Василия Лапшина ослабло зрение, но он это скрывает, боясь, что его могут упрекнуть в нежелании плавать и воевать на боевой лодке. Он был списан с ПЛ «К-21» 5 мая 1942 года.

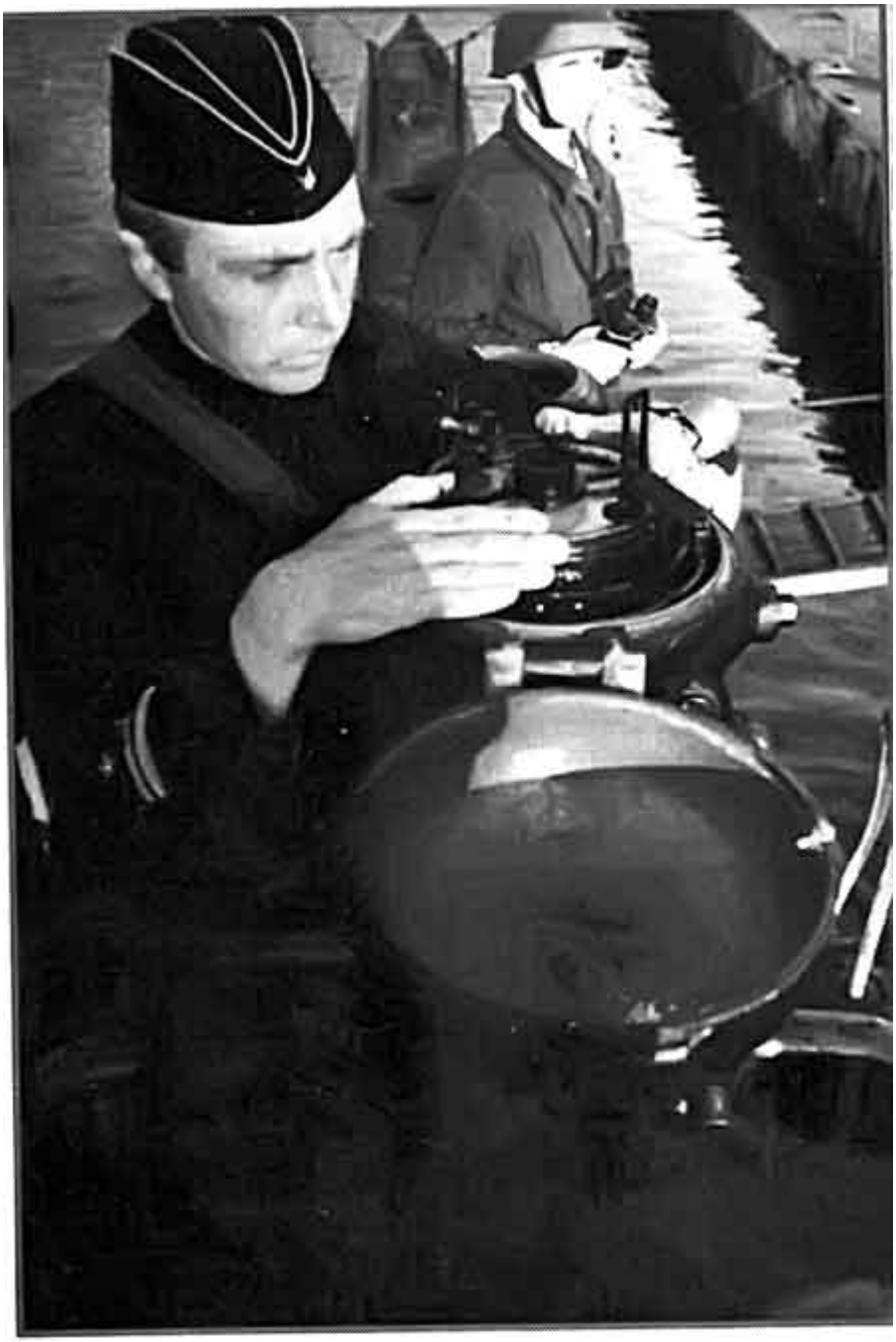
По ходатайству командира дивизиона Магомеда Гаджиева при поддержке флагмеха Ивана Коваленко и флаг-штурмана Михаила Семенова появился приказ командира бригады от 7 мая 1942 года:

> «Числить:
>
> — командира БЧ-I ПЛ «Щ-402» старшего лейтенанта Леошко М. А. командиром БЧ-I ПЛ «К-21» с 14.04.42 г.;
>
> — помощника флагманского механика по живучести инженер-капитана 3 ранга Брамана В. Ю. командиром БЧ-V ПЛ «К-21» с сохранением денежного содержания с 22.04.42.
>
> Исключить из списков и снять со всех видов довольствия:
>
> — инженер-капитана 3 ранга Синякова И. С., убывшего в распоряжение командного отдела СФ с 1.05.42 г.».

Еще раньше, сразу после прихода лодки из похода, с нее был списан фельдшер Вася Овчинников, о котором было рассказано выше. Вместо него был назначен фельдшер Иван Трофимович Петруша.

Старший лейтенант Михаил Леошко попал на «Щ-402» сразу после окончания Училища им. М. В. Фрунзе в 1939 году и служил на ней штурманом, сделал пять боевых походов. Штурманом он был отличным, хорошо знал театр, бдительно нес верхнюю вахту, был находчив, никогда не терялся в сложной обстановке. До

службы во флоте работал в одной из местных белорусских газет. Обладал каллиграфическим почерком и отличным чувством юмора. Никогда не ругался и не повышал голоса на подчиненных, но умел держать их в руках. Нередко, будучи вахтенным командиром, опережал краснофлотцев-сигнальщиков в обнаружении предметов, которые они должны были заметить. Хорошо знал штурманскую технику, отлично вел штурманскую прокладку с минимальными невязками.



Апрель 1942 года. На ПЛ назначен новый штурман лейтенант Михаил Леошко. На фото – Михаил Леошко за проверкой компаса

Апрель 1942 года. На ПЛ назначен новый штурман лейтенант Михаил Леошко. На фото — Михаил Леошко за проверкой компаса.

Инженер-капитан 3 ранга Владимир Браман начал службу на флоте с 1929 года. В 1931 году поступил в Училище им. Дзержинского и в 1936 году его закончил. Был назначен инженер-механиком на ПЛ «С-1», которой командовал А. В. Трипольский, впоследствии Герой Советского Союза. За успехи в боевой подготовке был удостоен ордена Ленина. В мае 1939 года назначается инженер-механиком на вновь строящуюся ПЛ «К-21», но уже в августе — флагманским инженер-механиком отряда вновь строящихся кораблей в Ленинграде. Вскоре после начала войны Брамана переводят в бригаду лодок СФ помощником флагманского механика по живучести. И вот, в мае — инженер-механиком ПЛ «К-21».

9 февраля 1942 года

погибла подводная лодка

«Щ-421»

26 апреля 1942 года

погибла подводная лодка

«Щ-401»

12 мая 1942 года

погибла подводная лодка

ПЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (13 ИЮНЯ - 9 ИЮЛЯ 1942 ГОДА)

Готовясь к очередному ремонту, инженер-механики внесли в ведомость доковых работ профилактический осмотр кингстона цистерны быстрого погружения. При рассмотрении ведомости в техотделе Тыла СФ инженер по ремонту лодок Никольский внезапно спросил, какие есть жалобы на работу кингстона. Жалоб не было и, несмотря на протесты, Никольский эту работу вычеркнул из ведомости, ссылаясь на необходимость уменьшения объема ремонтных (особенно доковых) работ.

Нужно сказать, что цистерна быстрого погружения обеспечивает лодке очень важное тактическое качество — резко сокращает время ухода на глубину для уклонения от атаки самолета или таранного удара надводного корабля. Дело в том, что ПЛ перед выходом в море удифферентовывается так, что имеет нулевую плавучесть, то есть ее вес в подводном положении равен весу вытесняемой ею воды. Поэтому лодка с незаполненной цистерной быстрого погружения погружается медленно, да еще ее могут задерживать пузыри воздуха в надстройке, в ограждении рубки, действие волн. В этот период лодка практически беззащитна, у нее наверху нет вахты, некому наблюдать за обстановкой, дизели остановлены, ей очень трудно маневрировать.

Заполненная цистерна быстрого погружения создает отрицательную плавучесть, это та «гиря», которая утягивает лодку под воду. Нужно только не зевать и, как только лодка уйдет на глубину 10-15 м, немедленно продувать цистерну быстрого погружения, не то эта «гиря» может утянуть лодку за предельно допустимую глубину. И, конечно, необходимо сразу после продувания закрыть кингстон цистерны быстрого погружения, чтобы вода туда не поступала и не создавала бы отрицательной плавучести.

Итак, кингстон в доке проверен не был и лодка вышла в море. «Закон подлости» сработал своевременно и неумолимо. Внезапно рядом с лодкой взорвались две авиабомбы. Никто из верхней вахты самолета не видел и не слышал. Видимо, он летел высоко и бомбы бросил в «окно» между облаками, увидев лодку. От гидравлического удара срезались две изношенные бронзовые направляющие шпильки, обеспечивающие возвратно-поступательное движение кингстона при открытии — закрытии. Кингстон беспомощно крутился на штоке привода и вода

свободно проникала в цистерну. Лодка лишилась возможности срочного погружения и это грозило ей серьезной опасностью.

Перед пятым боевым походом. В центре – командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза Н. А. Лунин, справа – комиссар Сергей Лысов, слева – помощник командира Федор Лукьянов

Перед пятым боевым походам. В центре — командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза Н. А Лунин, справа — комиссар Сергей Лысов, слева — помощник командира Федор Лукьянов

«Своевременность» срабатывания «закона подлости» состояла в том, что лодка вышла в поход 18 июня, то есть в разгар полярного лета, когда в Арктике круглосуточный день, солнце не заходит за горизонт. К этому необходимо добавить, что море было на редкость спокойным — полный штиль, и даже бурунчик от перископа мог быть замечен издалека любым наблюдателем с корабля или самолета. Конечно, и речи быть не могло о возвращении в базу — лодка вышла в море с важным заданием. Но выполнить его можно было только при обеспечении безупречной скрытности лодки. А как это сделать, если стало невозможным использовать цистерну быстрого погружения? Вдобавок выяснилось, что потеряла герметичность и заполняется водой одна из двух уравнительных цистерн…

Инженер-механики Браман и Липатов нашли выход из почти безвыходного положения. Цистерну быстрого погружения

пришлось оставить заполненной. Чтобы восстановить дифферентовку лодки, пришлось использовать остальные цистерны маневренного балласта — уравнительную № 2, носовую и кормовую дифферентные, цистерны кольцевого зазора, сами кольцевые зазоры торпедных аппаратов. Сложные расчеты показали возможность срочного погружения лодки за счет дополнительного приема воды в одну из уравнительных цистерн и почти полной откачки за борт пресной воды. Но одновременно с погружением нужно было сразу запускать помпу на откачку воды из уравнительной цистерны № 2. От инженер-механиков и старшин трюмной группы требовались предельная быстрота и слаженность выполнения операций с открытием и закрытием клапанов, пуском помпы при совмещении их по времени с четкой работой рулевых-горизонтальщиков, чтобы не допустить провала лодки на глубину.

Однако время срочного погружения лодки при этом увеличилось и сократить его можно было только за счет виртуозной работы каждого и слаженной работы всех вместе.

Трудность состояла еще в том, что если обычно после продувания цистерны быстрого погружения дифферентовка лодки восстанавливалась автоматически, то сейчас при работе помп объем откачиваемой воды нужно было определять на глаз, что затрудняло управление лодкой и требовало каждый раз времени для поддифферентовки на ходу в подводном положении.

Немецкая авиация, обеспечивавшая в это время выход эскадры тяжелых кораблей из Альтен-фиорда, активно просматривала весь район моря по маршруту ее следования, и лодка, чтобы обеспечить скрытность своего пребывания в районе, вынуждена была погружаться чуть ли не через каждые 2—3 часа.

Как только на горизонте появлялся очередной самолет, по команде командира лодки или вахтенного командира — «Все вниз, стоп дизеля, срочное погружение!» — вниз с мостика по семиметровому вертикальному трапу с грохотом сыпалась верхняя вахта, в центральном посту трюмные с хлопаньем и свистом воздуха открывали кингстоны и клапаны вентиляции цистерн главного балласта и тут же пускали помпу на откачку воды из уравнительной цистерны (игравшей роль цистерны быстрого погружения), мотористы стопорили дизели и закрывали огромные захлопки газоотводов, боцман уже сидел на посту управления горизонтальными рулями, электрики давали ход главными электромоторами, вахта по отсекам внимательно следила за открытием кингстонов и клапанов вентиляции, акустики прослушивали горизонт, командир (или вахтенный командир) закрывал рубочный люк и, в это трудно поверить,

огромная, стометровая лодка за самое минимальное время исчезала с поверхности моря.

Но такая прыть появилась не сразу и не вдруг.

27 июня, на десятый день похода, при появлении вражеского самолета растерялся вахтенный командир. Лунин, как на грех, только сошел с мостика (где он пробыл больше суток). Вахтенный командир лейтенант М., вместо того чтобы скомандовать «срочное погружение», внезапно закричал вниз в центральный пост: «Пригласите командира наверх!» Лунин бросился наверх, но когда он появился на мостике, самолет был уже слишком близко. Пока лодка погружалась, самолет успел бросить две бомбы и обстрелять ее…

Лодке снова повезло — бомбы почему-то не взорвались. Обстрел не причинил вреда — несколько незначительных пробоин в надстройке. Этот урок не прошел даром. Смертельная опасность малейшего «зевка», нерешительности, неправильных действий каждого из членов команды была прочувствована всеми. На этот раз смерть прошла стороной, и это была бы обидная и бессмысленная смерть. Могли бы зазря погибнуть и лодка, и команда, не нанеся никакого урона врагу, не выполнив своего боевого долга, не отомстив врагу за те беды, которые он причинил нашей Родине. Чувство обиды за то, что лодка очутилась в таком беспомощном положении, могла стать легкой добычей врага, жгло сердце каждого моряка. Конечно, слава богу, на сей раз пронесло, но если будем так служить, то надеяться не на что! Бесславно погибнем, и все! Никто не хотел такой смерти.

Конец июня 1942 года. Пятый боевой поход. ПЛ «К-21» перешла на позицию для защиты союзного конвоя от вражеской

Конец июня 1942 года. Пятый боевой поход. ПЛ «К-21» перешла на позицию для защиты союзного конвоя от вражеской эскадры. На мостике ПЛ Герой Советского Союза Н. А. Лунин разъясняет задачу лодки. Слева – штурман старший лейтенант Михаил Леошко, справа – военком старший политрук Сергей Лысов

эскадры. На мостике ПЛ Герой Советского Союза Н. А. Лунин разъясняет задачу лодки. Слева — штурман старший лейтенант Михаил Леошко, справа — военком старший политрук Сергей Лысов.

И военком Лысов, и командир Лунин, что называется, «открытым текстом» разъяснили это команде, встретив полное понимание у моряков. И нужно сказать, что служба поднялась на высочайшую ступень возможного. Мало того, каждый теперь не только успевал «крутить свои клапана», но краем глаза успевал поглядеть, как дела у соседа. И каждая небрежность, неточное и несвоевременное действие неукоснительно подмечались и худо приходилось этим товарищам, а уж лень или незнание специальности встречались, как говорится, «полновесной гирей».

Команда теперь знала точную цену разгильдяйству. Сознательность, рвение в службе сразу повысили боевые качества экипажа, но вместе с тем четко выявились и те, кто служил плохо или, во всяком случае, хуже других, был недостаточно храбр и расторопен, терялся в сложной обстановке, мог подвести в критическую минуту, хотя в мирной обстановке мог быть отличником боевой и политической подготовки. Ничего не поделать, в конце концов только война проверяла на деле и ставила каждому окончательную оценку. Так начался новый этап боевой жизни экипажа «К-21», ее пятый боевой поход…

Рассказывает штурман старший лейтенант Михаил Леошко

«"К-21" упорно искала вражеские корабли. Близко у берега лодка могла находиться ограниченное время, нужно было в подводном положении отходить от берега достаточно далеко, чтобы вне видимости береговых постов зарядить аккумуляторную батарею, и опять в подводном положении идти к берегу, так как вражеские корабли, используя большие глубины, могли проходить очень близко у берега. На зарядки, отходы и подходы к берегу тратилось. много времени. Поиск вражеских конвоев не давал результатов.

27 июня командир лодки получил приказание— занять новую позицию для прикрытия конвоя PQ-17, На переходе на позицию Лунин собрал всех командиров в боевой рубке. Он охарактеризовал сложившуюся

обстановку в море, сообщил о движении в наши порты крупного союзного конвоя и возможном выходе в море немецкой эскадры на перехват и разгром конвоя. Довел до сведения командиров задачу, поставленную лодке командующим флотом.

Убедившись в том, что командиры представляют себе и осознают всю ответственность, возложенную на экипаж в данной ситуации, Лунин обратился к нам с вопросом: "Как будем производить поиск вражеской эскадры, если она выйдет в море? Учтите полярный день, незаходящее солнце, штилевую погоду. Имейте в виду, что перед выходом эскадры в море,— продолжал Лунин, — немецкая разведывательная авиация будет тщательно просматривать море на предмет обнаружения наших лодок. Мы не имеем права обнаружить себя. В то же время частые налеты самолетов-разведчиков могут подсказать нам, в какой-то мере, о предстоящем выходе эскадры и, если хотите, то и о примерном направлении ее движения. Правда, мы знаем, что немцы не выпустят свои боевые корабли, тем более "Тирпица", в море на увеселительную прогулку, — продолжал, улыбнувшись, Лунин, — эскадра пойдет на сближение вплотную с конвоем!"

Затем Лунин стал выслушивать наши предложения по методам поиска. Начал он с младшего по должности — корабельного фельдшера Петруши. Выслушал он командиров групп, командиров боевых частей. Последним высказал свое мнение старпом Федор Лукьянов.

Лунин внимательно и серьезно выслушал мнения всех командиров и, хотя, порой, в наших высказываниях были довольно наивные предложения, никого не перебивал, был сосредоточен и серьезен. Предлагались разные варианты. Но в основном высказывалось мнение, что поиск нужно вести в подводном положении на экономическом ходу, соблюдая полную скрытность, чтобы самолеты-разведчики не обнаружили ПЛ и не навели на нее противолодочные корабли для преследования.

Выслушав всех, Лунин с минуту помолчал, будто собирался с мыслями. Его густые черные брови взлетели вверх, что говорило нам о твердо принятом решении командира.

"Я всех вас внимательно выслушал и признаюсь, что

вначале был аналогичного мнения, — начал Лунин, — но, поразмыслив и детально взвесив все "за" и "против", пришел к выводу…" Он вдруг замолчал, будто еще раз что-то взвешивая, и вдруг резко отчеканил: "Поиск будем вести в надводном положении". И замолчал снова, давая нам возможность взвесить и осмыслить сказанное.

Все молчали, но у каждого работала мысль: "Если командир принял такое решение, значит это не безрассудно, значит он мыслит шире нас, знает больше нас". Мы напряженно ждали.

"Представьте себе, — продолжал Лунин, — после многочасового поиска, когда аккумуляторная батарея будет фактически разряжена, мы обнаружим противника. Для атаки мне нужна полная энергия батареи, потребуется полный и самый полный ход, а из разряженной батареи можно "выжать" только малый. Атака сорвется, противник уйдет безнаказанно. Вот почему нужен поиск в надводном положении. Это ложится огромной ответственностью на вахтенных командиров и вахты сигнальщиков. Потребуется предельно внимательное наблюдение за морем и, я бы сказал, сверхвнимательное — за воздухом.

Помните мой первый выход с вами в море? Я тогда говорил и повторю сейчас — сто раз погрузись от чайки, приняв ее за самолет, но не упусти одно погружение от самолета, приняв его за чайку! Нужно предельно внимательное несение вахты и внизу, в лодке, у механизмов. По сигналу вахтенного командира "срочное погружение" нижняя вахта должна действовать так, чтобы ни на секунду не задерживать уход лодки под воду! Поиск в надводном положении, еще раз повторяю, даст возможность иметь всегда полную энергию аккумуляторной батареи и при обнаружении противника сможем маневрировать, выходя в атаку любым ходом. А ведь противник у нас будет быстроходным, значит, нам без полных и самых полных подводных ходов не обойтись! На мостике установим по четыре сигнальщика-наблюдателя, каждый будет наблюдать в секторах по 90°. Вахтенные командиры и их помощники наблюдают в секторах по 180 по правому и левому борту, перекрывая по два сектора наблюдения сигнальщиков. Выход кого бы то ни было из команды на мостик, кроме командира лодки, комиссара, старпома — запрещается." Тут командир уловил мой вопросительный взгляд. "Ну, и

штурман, конечно, — продолжил он, — для астрономических определений места лодки. У меня все".

5 июля, находясь в Норвежском море в районе о. Ингей, наша лодка получила шифровку командующего флотом, в которой сообщалось о том, что фашистская эскадра находится в море. Лодке ставилась задача — найти эскадру и решительно атаковать.

Лодка, закончив зарядку аккумуляторной батареи, погрузилась, удифферентовалась и легла курсом к берегу. Лунин решил пару часов пройти под водой, чтобы снять немного нервное напряжение у команды и спокойно поужинать. Но через полчаса после погружения гидроакустик Сметанин обнаружил справа по носу шумы винтов кораблей. Вахтенный командир, старпом Лукьянов, повернул на курс сближения по шумопеленгу и доложил командиру. Лунин поднялся в боевую рубку и объявил торпедную атаку».

Поскольку именно пятый боевой поход усиленно подвергался разного рода домыслам, искажениям, анализам (правым и неправым), было бы хорошо и правильно представить на непредвзятый суд самого читателя документы:

— собственноручный отчет Лунина о боевых действиях ПЛ за время с 18 июня по 9 июля 1942 года, подписанный им и комиссаром лодки старшим политруком Лысовым (ЦВМА, ф. 795, опись № 5, ед. хранения № 6, л. 86);

— вахтенные журналы ПЛ «К-21» 1-го дивизиона ПЛ СФ (ЦВМА, ф.1146, опись № 06543, поряд. №№ 37, 38) — наиболее интересные записи.

Отчет командира и комиссара ПЛ «К-21» СФ о боевых действиях ПЛ за время с 18 июня по 9 июля 1942 года

18 июня в 4.30, получив приказ сняться в море для боевых действий против кораблей противника и устные указания командира и комиссара бригады ПЛ о способах действия на переходе и позиции, отошел от пирса, имея удифферентованной лодку и готовым к немедленному действию оружие.

Пройдя под охраной трех катеров до внешней кромки линии дозора, начал следовать самостоятельно рекомендованным фарватером. Пройдя 15 миль на норд, срочно погрузился и прошел в подводном положении около 10 ч, дав возможность

отдохнуть личному составу и себе, а также пройти скрытно наиболее опасный от ПЛ противника район.

В 18.45 18.06.42 г. встретил плавающую мину, расстрелять ее из-за невозможности попадания на зыби не удалось, и продолжал следовать дальше.

19 июня в 00.01 прибыл на позицию, имея хорошую видимость и небо, затянутое облаками с большими «окнами». В 04.45 корпус лодки содрогнулся от двух взрывов рядом упавших авиабомб крупного калибра, самолета видно не было. Вахтенным командиром были остановлены машины и объявлена боевая тревога, по которой наверх бросился артрасчет. Выйдя на мостик, я отменил это приказание и срочно погрузился.

После всплытия начал движение к берегу, за этот день нахождения у берегов противника не обнаружил; в это время выяснилась неисправность уравнительной цистерны, которая начала заполняться, из-за чего пришлось поддифферентовать лодку.

После очередной зарядки (аккумуляторной батареи — *К. С.*) обнаружил вторую неисправность — заполнение при закрытом кингстоне цистерны быстрого погружения; полагая, что это явилось результатом действия взрывной волны авиабомбы, остался у нордовой кромки квадрата (позиции — *К. С.*) и с 14.00 21 июня выяснил окончательно поведение ПЛ, для чего пришлось держать полностью заполненной уравнительную № 1 и «быструю», что привело к уменьшению дифферентовочной воды, для чего выбросил за борт всю пресную воду, осушил воду кольцевого зазора торпедного аппарата № 6 и имел постоянный подводный крен 3,5°.

Принимая воду в надводном положении для срочного погружения ПЛ и создавая отрицательную плавучесть, принимал в уравнительную (№ 2) до 11 т, на удаление которой с уходом под перископ требовалось 15-18 минут. Работой помп добился при этом времени ухода под воду до 2-2,5 минут. Несмотря на это, решил остаться на позиции и вести боевые действия. При подходе к берегу, несмотря на отличную видимость, противника не обнаруживал.

23 июня в 23.01 при отходе на зарядку в Ш = 70° 34' 8", Д = 30° 55', идя на глубине 20 м, коснулся правым бортом минрепа и, полагая наличие в этом районе мин заграждения, в последующие дни переменил место подхода к берегу, подходя к нему в своей вестовой кромке квадрата, где также, плавая у самого берега, желаемой встречи с противником не имел, кроме встречи с двумя мотоботами. 27 июня в 10.54, производя зарядку, вахтенный командир обнаружил самолет, вынырнувший из облаков, и

затянул время погружения вызовом командира на мостик, в результате чего (самолет — *К. С.*) обстрелял ПЛ пулеметами и пушкой, пробив легкий корпус в 8 местах; также в отсеках было слышно падение у борта бомб, которые не взорвались,

В этот же день, 27 июня 1942 года, получил по радио приказ командующего Северным флотом о переходе на позицию № 2 с задачей прикрытия конвоя союзников от боевых кораблей противника и при обнаружении — атаки с последующим донесением.

Лег на рекомендованный курс и с выходом у квадрата № 5 донес по радио о наличии минной опасности в районе Перс-фиорда.

На пути встретил в море 4 спасательных бота; соблюдая все предосторожности, подошел к двум, с которых снял 2 резиновых мешка с аварийным запасом пищи и сигнальных средств; каких-либо надписей на ботах не обнаружил, но, судя по НЗ пищи и устройству ботов, последние принадлежат немецкому военному судну.

28.06 прибыл на позицию ожидания и принял решение — в целях наибольшего охвата района и контроля за всеми тремя выходами из фиордов между островами Серей, Ролвсей, Иельмсей и Магерей плавать в надводном положении на пределе видимости берега, в зависимости от погоды.

29.06 вахтенным командиром по носу был усмотрен трижды перископ ПЛ — уклонился от него маневрированием и отошел за пределы его видимости.

1 июля при видимости 60 каб. вахтенным командиром и сигнальщиком по носу был обнаружен силуэт корабля, предположительно миноносца; произведя срочное погружение, пошел на него в атаку, но увидеть его в перископ не удалось, а также он не был прослушан акустиком. Вскоре всплыв и форсируя ход в сторону его вероятного движения, ничего не обнаружил.

За время плавания до 5 июля, кроме самолетов и двух плавающих глубоководных мин (антенных), ничего не обнаружил. Мины расстрелять из-за зыби не удалось.

Имея переменную видимость, в этот период дважды ошибочно выходил в атаку, приняв в первый раз внезапно открывшийся берег за дымзавесу, а второй раз — приняв облако за дым.

5 июля, видя учащение полетов самолетов, наблюдающих за районом, и будучи предупрежден по радио о выходе в море немецкой эскадры, полностью зарядившись, в 16.06 погрузился, имея установки носовых торпед 1 — 2 — 5 — 6 в 5 м глубины и 3 — 4 — в 2 м; в корме все 4 торпеды имели 2-метровую установку

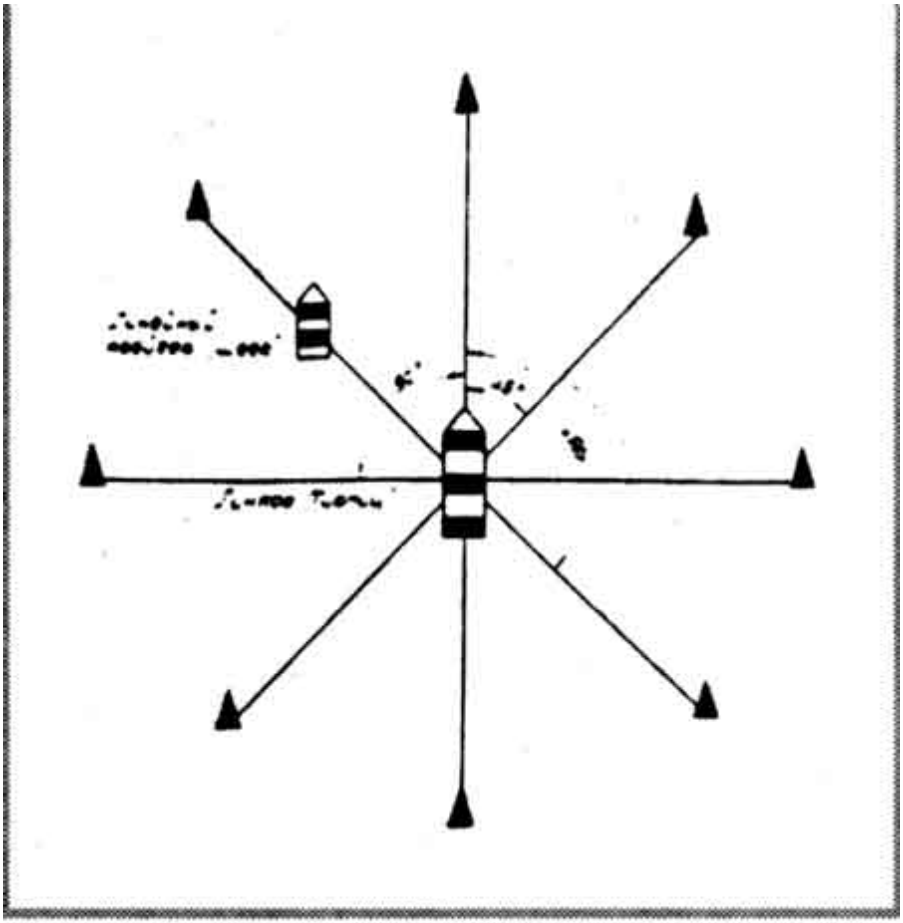
глубины.

Изменить установку глубины кормовых торпед не удалось по причине того, что к надводным (торпедным аппаратам — *К. С.*) доступа нет изнутри прочного корпуса и они были приготовлены в базе к стрельбе по мелкосидящим судам. Подводный же аппарат № 8 пришлось держать с закрытым запирающим клапаном вследствие большой утечки воздуха, который (клапан — *К. С.*) приказано было открывать по сигналу атаки. Торпеду № 7 держал готовой к выстрелу на случай встречи с противником в надводном положении.

В 16.33 5 июля 1942 года акустик доложил вахтенному командиру о шумах справа по носу; последний лег (курсом — *К. С.*) на шум, но в перископ ничего не обнаружил, и только со вторым его подъемом усмотрена была прямо по носу в дистанции 40-50 каб. ПЛ противника в надводном положении. Взяв на себя управление, с подъемом перископа также установил, что это ПЛ, и, сообразуясь с обстановкой, начал маневрировать для атаки. В 17.12 установил, что в море идут на большой скорости два миноносца; то же, что принималось за ПЛ, оказалось миноносцем, которому рефракция приподняла кончик трубы и мостик; продолжал атаку на второй идущий уступом сзади миноносец.

В 17.18 обнаружил верхушки мачт больших кораблей, идущих строем фронта в сопровождении миноносцев. Головные миноносцы, видимо освещая район, подплыв к нам на дистанцию 50-20 каб., повернули обратно и пошли на сближение с эскадрой. Лег на курс атаки, имея целью левый от меня мателот.

В 17.23 опознал корабли противника, идущие в составе двух линкоров — «Тирпиц» и предположительно



Походный ордер фашистской эскадры тяжелых кораблей 5 июля 1942 года

Походный ордер фашистской эскадры тяжелых кораблей 5 июля 1942 года.

«Шеер» — в охране 8 миноносцев типа «Карл Галстер», ходящих на сложных зигзагах.

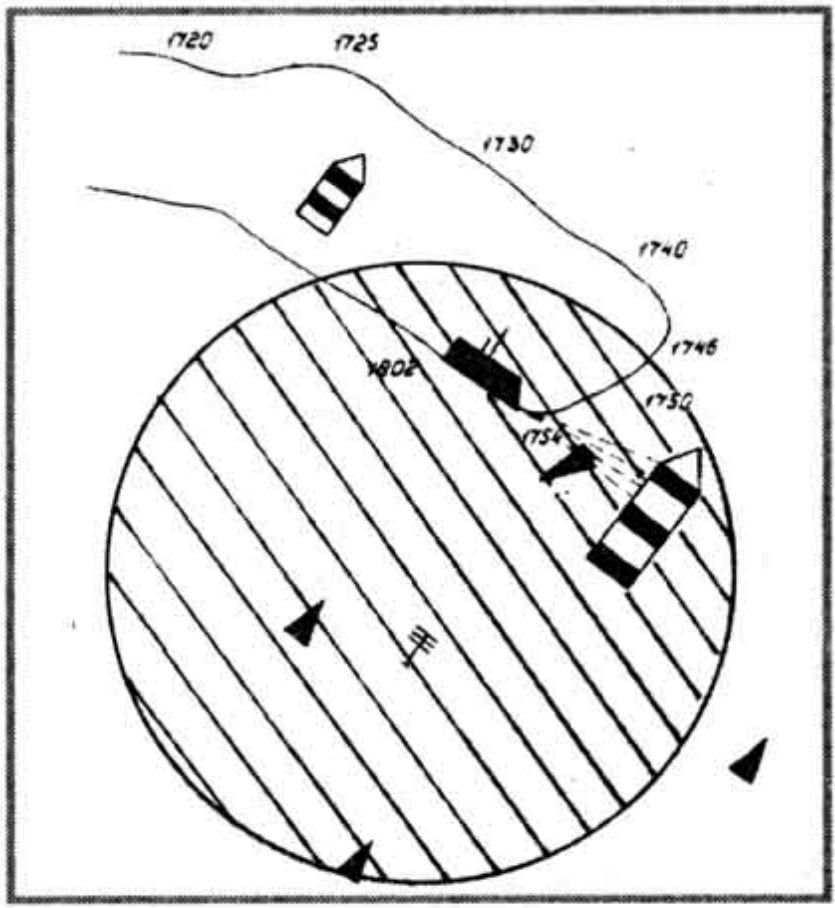
Над эскадрой барражировал самолет типа «Арадо». Начал маневрирование для атаки носовыми (торпедными аппаратами — *К. С.*) линкора «Тирпиц».

В 17.36 эскадра повернула «все вдруг» влево на 90-100°, выстроившись в кильватер с дистанцией между линкорами 20-30 каб. ПЛ оказалась на расходящихся контркурсах; развернулся

вправо на носовые (торпедные аппараты — *К. С.*).

В 17.50 вся эскадра опять повернула «все вдруг», и линкор «Тирпиц» оказался идущим на лодку с его курсовым левого борта 5-7°. Опасаясь срыва атаки, развернулся на кормовые торпедные аппараты и в 18.01 произвел четырехторпедный залп с интервалом выпуска торпед 4 с, при дистанции залпа 20-17-18 каб., $\varphi = 28°$, $\theta = 100°$, считая скорость линкора в 22 узла и имея свою в 3,5 узла.

В момент залпа находился примерно в середине эскадры, линкор «Шеер» прошел уже угол упреждения и был с моего правого борта, внутри зигзагировали 4 миноносца, головной миноносец охраны линкора «Тирпиц» резко ворочал влево на обратный курс и я опасался, что он идет на ПЛ. С выпуском первой торпеды опустил перископ и с выходом последней



Маневрирование «К-21» и торпедная атака по «Тирпицу» 5 июля 1942 года

загнал лодку на глубину с приемом воды в уравнительную, кормовую дифферентную и увеличил ход до полного.

Через 2 минуты 15 секунд по секундомеру из отсеков, а также акустиком доложено было о взрыве двух торпед. Шумы миноносцев то приближались, то удалялись. Ожидаемых взрывов глубинных бомб не последовало и только в 18.31 по корме, при постепенно уменьшающихся шумах, послышался раскатистый взрыв продолжительностью до 20 с, а затем последовательно в 18.32 и в 18.38 (взрывы — *К. С.*), не похожие на взрывы отдельных глубинных бомб.

В 19.09 осмотрел горизонт и, всплыв под среднюю, передал радио об атаке и курс отхода эскадры.

Состояние погоды благоприятствовало атаке: сплошная облачность с чистым небом на горизонте, видимость полная, зыбь с барашками 2-3 балла, ветер 3-4 балла. ЛК «Тирпиц» камуфлирован коричневой и шаровой красками.

Срочных погружений за время похода от самолетов произведено 41, из них на позиции ожидания — 28.

Последующие дни плавания встреч с противником не дали и согласно телеграмме командующего флотом благополучно возвратился в базу 9 июля 1942 года.

На обратном пути был атакован подлодкой, выпустившей три торпеды, от которых уклонился маневрированием.

Имели выход из строя следующие механизмы:

— носовые рули перестали заваливаться и плавали с отваленными; в целях уменьшения их ударов от волны держал на погружении 10°.

— лопнула масляная труба смазки движения главных машин (крейцкопфной смазки — *К. С.*), лопнул трос зенитного перископа. Все эти неисправности быстро исправлялись личным составом.

Случаев аморальных явлений, трусости и паникерства не наблюдал, весь личный состав горел желанием найти и уничтожить врага, показывая в отдельных случаях образцы мужества и геройства.

Выводы:

1. Находясь на позиции в условиях полярного дня и отличной видимости, не имел встреч; можно предполагать, что визуальное наблюдение с берега и с самолетов обнаруживало лодку, ибо после отхода на зарядку получал радио о проходе транспортов.

2. Можно достоверно предполагать наличие минного заграждения, прикрывающего фарватер Перс-фиорда.

4[20]. Установленный наш отечественный перископ вместо немецкого «Штанзеерор» полностью себя оправдал и сыграл большую роль.

5. Проведенный в походе разбор ошибок вахтенных командиров повысил их тактическую грамотность и улучшил боевую организацию корабля.

6. Попадание двух торпед при атаке ЛК «Тирпиц» считаю достоверным, это должно быть подтверждено разведкой; в то же время допускаю возможность, что головной миноносец, повернувший в момент выстрела на контркурс с ЛК, перехватил торпеды на себя; в пользу этого предположения свидетельствуют последующие большие взрывы.

7. В достоверности названия второго ЛК не уверен, ибо опознав точно ЛК «Тирпиц» и ставя задачу атаковать его во что бы то ни стало, особого внимания опознанию второго ЛК не уделял.

8. Непонятным остается поведение судов охраны, которые не преследовали лодку после четырехторпедного залпа. Остается предполагать, что из-за опасений завесы из лодок миноносцы, не сумевшие обнаружить лодку до залпа, не получили разрешения отходить от ЛК.

9. Трудность похода лодки в светлое время требовала напряжения всех сил, в особенности службы наблюдения и движения, и только самоотверженностью и сознанием долга личным составом обеспечен успех похода.

Всего имел ходовых часов — 499 ч 35 мин. Пройдено миль — 3544,3, из них над водой — 2655, под водой 889,3.

п/п *Командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. Лунин*

п/п *Военком ПЛ «К-21» ст. политрук С. Лысов*

Из вахтенного журнала ПЛ «К-21»

Воскресенье, 5 июля

16.00. Окончена зарядка аккумуляторной батареи. Осушены трюмы, вынесен мусор. Провентилирована лодка. Ш = 71° 27' 8",

Д = 24° 34' 5", каста[21] 1092. Вахтенный командир ст. лейтенант Леошко.

16.05. Произведено срочное погружение в целях скрытного подхода к берегу противника. Задраен люк Открыта вахта ШП (шумопеленгации — *К. С.*). Начата дифферентовка.

16.22. Удифферентована лодка. Глубина 20 м. По курсовому углу (далее — КУ — *К. С.*) 30° правого борта (далее — п.б. — *К. С.*) слышен неясный шум. (Вахтенный акустик — Александр Сметанин — *К. С.*).

16.35. Шум по КУ 30° п.б. усиливается.

16.40. Всплыли под перископ, ничего не обнаружено.

16.56. По КУ 30° п.б. шум усиливается.

17.00. Легли на курс 212° (на шумы). Поднят перископ. Прямо по носу силуэт ПЛ противника. (Так командиру доложил вахтенный командир старший лейтенант Ф. Лукьянов — *К. С.*). Ее КУ 3-4° п. б. Дистанция 40-50 каб. Погода в момент обнаружения видимость хорошая. Сплошная облачность. На фоне берега светлый просвет неба. Ветер 3-4 балла. Море 2 балла.

17.00. Торпедная атака! Приготовить носовые и кормовые торпедные аппараты (далее — ТА — *К. С.*) к выстрелу.

17.02. Шум усиливается.

17.12. Перископная глубина. По КУ 110° п.б. силуэты двух миноносцев (далее — ММ — *К. С.*). Их КУ 5-10° п.б. Дистанция до головного 65 каб. и до второго 70-75 каб. Атака по заднему миноносцу. Закрыть передние крышки ТА № 1 и № 2 с установкой глубины 5 м.

17.18. Перископная глубина. По КУ п.б. верхушки мачт больших кораблей в охранении нескольких ММ, идущих строем фронта на ПЛ. Дистанция до кораблей 100-120 каб. Атака на большие корабли!

17.23 Перископная глубина. На ПЛ идет эскадра противника в составе ЛК «Тирпиц», ЛК «Шеер», в охранении 8 ММ. Над кораблями барражирует самолет типа «Арадо». ММ ходят на зигзаге произвольными курсами. Атака на ЛК «Тирпиц»! Его КУ 35-40° л.б. Пеленг 227°. Дистанция 90-95 каб.

17.25. Легли на курс атаки 137°.

17.29. КУ ЛК «Тирпиц» 30°. Головной ММ, идущий впереди охранения ЛК «Шеер», идет на ПЛ.

17.34. Шум приближающегося ММ усиливается и отходит на корму.

17.36. Перископная глубина. ЛК «Тирпиц» повернул влево на 90-100°. Эскадра идет строем кильватера. Головной ЛК «Шеер». Дистанция между ними 20-25 каб.

17.46. Перископная глубина. ЛК «Тирпиц» по пеленгу 212°,

дистанция до него 40-45 каб. Ход 22 уз. КУ = 50-55° п.б. ММ с правого борта зигзагируют в дистанции 25-30 каб. На обоих ММ видны флаги сигналов.

17.50. Перископная глубина. Эскадра повернула «все вдруг» вправо. КУ ЛК «Тирпиц» 57° л.б. (Здесь Лунин лично красным карандашом внес поправку «5-7°» и заверил ее своей подписью — *К. С.*). ММ по носу ПЛ в расстоянии 10-12 каб.

17.54. Легли на боевой курс. Акустик докладывает о шумах со всех направлений. Доклады из отсеков о работе винтов, слышимых через корпус со всех направлений.

17.57. ЛК «Тирпиц» подходит к углу упреждения. ПЛ находится в середине охранения эскадры, ММ видны на всех направлениях. С левого борта ЛК «Тирпиц» в дистанции 4-6 каб. на его кормовых и носовых КУ два ММ. По носу ПЛ в расстоянии 10-15 каб. миноносец.

18.01. «Аппараты…!»

18.0130.[22] «Пли!» Ш = 71° 22' 2", Д = 24° 34' 3". Залп произведен четырьмя кормовыми торпедами с установкой глубины 2 м с интервалом 4 секунды. Дистанция залповая 18-20 каб., $\varphi = 28°$, $\theta = 100°$. Скорость цели $V_ц$ = 22 узла; скорость ПЛ 3,5 узла.

18.02. Головной миноносец резко ворочает на ПЛ. Из VII отсека доложили: «Торпеды вышли из аппаратов». «Погружайся на глубину 30 м».

18.4.[23] Доклады из отсеков через 2 минуты 15 секунд по секундомеру после выхода торпед: «Слышали 2 взрыва». Акустик также доложил: «Слышал 2 взрыва». В момент залпа ПЛ находилась между двумя ЛК, идущими строем фронта в расстоянии друг от друга 25-30 каб. ЛК «Тирпиц» камуфлирован шаровой и коричневой красками.

> «В момент торпедного залпа головной миноносец резко ворочает на ПЛ, затем контркурсом навстречу ЛК — полагаю возможным маневр миноносца с целью перехвата торпеды на себя и гибелью, что подтверждается последующими тремя взрывами поясов глубинных бомб.**Командир ПЛ Н. Лунин»** (записано в вахтенный журнал красным карандашом на стр. 56 лично Луниным — *К. С.*).

18.04. Слева и справа резко усилились шумы ММ. Глубина 40 м.

18.10. Слышны шумы ММ справа, слева и прямо по носу.

18.31. Шумы перешли на кормовые КУ, Лодка подвсплыла под перископ. Видны дымы и верхушки мачт удаляющихся

кораблей эскадры на норд-ост.

18.31. По корме слышен глухой раскатистый взрыв продолжительностью 20 с.

18.32. Второй раскатистый взрыв.

18.38. Третий раскатистый взрыв.

19.05. Всплыли под перископ. Ничего не обнаружено.

19.09. Всплыли под среднюю. Ш = 71° 25', Д = 24° 26'. Начали передачу радиограммы об атаке ЛК «Тирпиц». Шумы прекратились, состояние погоды прежнее.

19.27. Радиограмма передана три раза. Квитанция получена.

20.00. Ш = 71° 30' 2", Д = 24° 14' 6", карта 1092. Готовность 2, 1-я смена заступила на вахту. Вахтенный командир ст. лейтенант Лукьянов.

24.00. Подводное положение. Курс 285°, 70 об/мин.

Понедельник, 6 июля

03.32. Всплыли, продули главный балласт.

03.45. Начата зарядка аккумуляторной батареи.

05.04. Срочное погружение от самолета. Начата дифферентовка.

05.20. ПЛ удифферентована.

05.37. Всплытие под перископ.

05.44 Продута средняя группа ЦГБ.

05.58. По пеленгу 270°, Д = 45-50 каб. на высоте 300 м самолет. Срочное погружение. Начата дифферентовка.

06.16. Окончена дифферентовка.

06.46. Всплыли под перископ. По пеленгу 300° в расстоянии 5 каб. на высоте 150-200 м самолет типа «Арадо». Погружаться на 25 м.

07.13. Всплыли под перископ. Вышло из строя управление кормовыми горизонтальными рулями (далее — КГР — *К. С.*).

08.00. Ш = 71° 41', Д = 24° 38', карта 1092.

09.10. Исправлено управление КГР.

09.49. Продута средняя группа. Отдраен рубочный люк. Закрыта вахта ШП. Пущена воздуходувка низкого давления на продувание цистерн главного балласта. Генеральный курс 90°, идем зигзагом.

10.09. Закрыты передние крышки торпедных аппаратов.

12.00. Подкачаны баллоны (группы) воздуха высокого давления, остановлены компрессоры.

15.30. По пеленгу зюйд в расстоянии 50 каб. на высоте 150-200 м самолет типа «Арадо». Срочное погружение.

15.32. Дифферент 3° на нос. Лодка не погружается. Не работают КГР. Прекращена дифферентовка.

15.34. КГР не работают в электрическую. Дифферент на корму 23°. Дан пузырь в цистерну быстрого погружения.

15.36. Лодка всплывает.

15.40. Всплыли на 3 м. Лодку не удержали на глубине.

15.42. Приняли 3 т воды в уравнительную цистерну № 2. Открыта вентиляция цистерны быстрого погружения.

15.44. Глубина 45 м. Начата дифферентовка;

15.55. Исправлено управление КГР в электрическую.

16.45. При подъеме зенитного перископа оборвался трос, перископ упал с высоты 1 м. Приступили к замене троса.

Вторник, 7 июля

00.00, На позиции под водой. Глубина 20 м. Курс 360°.

04.00. Всплывали под перископ каждые 15-20 мин. Ничего не обнаружено.

05.20. Окончена работа по замене троса перископа.

06.22. Продута средняя группа цистерн главного балласта. Отдраен рубочный люк Закрыта вахта ШП.

06.29. Начата зарядка аккумуляторной батареи.

06.40. Закрыты крышки торпедных аппаратов.

13.29. Закончена зарядка аккумуляторной батареи.

14.33. За время похода поломано 15 алюминиевых столовых ложек; разбито 10 чайных стаканов, 2 фарфоровых чайника, 5 мелких тарелок.

16.09. Обнаружен самолет «Ю-88». Срочное погружение, задраен рубочный люк, открыта вахта ШП, начата дифферентовка.

17.33. Удифферентована лодка. Глубина 20 м.

23.39. Продута средняя группа;

24.00. За время пребывания под водой всплывали через каждые 20 мин. Ничего не обнаружено. Ш = 72° 27' 5", Д = 25° 56'. Карта 1092.

Среда, 8 июля

10.46. По КУ 70-80° л.б. три воздушных пузыря от выстрела торпед и след торпед. Дистанция 7-8 каб. Начали уклонение от торпед. Готовность 1. Вахтенный командир Ужаровский.

10.47. Торпеды прошли с левого борта в расстоянии 1/2 каб.

17.17. По пеленгу 210° в расстоянии 30 каб. на высоте 200 м самолет «Ю-88». Срочное погружение. Задраен рубочный люк. Открыта вахта ШП. Пущена главная осушительная помпа для дифферентовки.

17.38. Лодка удифферентована. Глубина 20 м, остановлена главная осушительная помпа.

Четверг, 9 июля

00.45. Пришли в главную базу. Пришвартовались к пирсу № 1.

(Примечание. Из вахтенного журнала выбраны те записи, которые характеризуют внешнюю обстановку и состояние лодки, показывают действия экипажа в ответственные моменты похода — *К. С.*)

Рассказывает Василий Терехов

«Нам очень повезло. 5 июля в 16.00 мы закончили зарядку аккумуляторной батареи, подсушили трюмы, выбросили мусор, погрузились, удифферентовали лодку и в 16.33 акустик Саша Сметанин услышал неясный шум с правого борта. Шум усиливался, лодка повернула на шум. Старпом Федор Лукьянов поднял перископ и увидел силуэт ПЛ противника. Тревога! "Приготовить носовые и кормовые торпедные аппараты!

К нам в VII отсек пришел комиссар лодки Лысов и сообщил: "Идет немецкая подводная лодка!" По боевой готовности № 1 в отсеке находились, кроме меня, командир отделения торпедистов старшина 2 статьи Николай Фадеев и торпедист старший краснофлотец Иван Жуков.

Я сразу принял решение — подготовить к выстрелу и законсервированную ранее торпеду в ТА № 8 и приказал открыть запирающий клапан торпеды, что быстро и четко выполнил Фадеев. Иван Жуков подготовил к выстрелу ТА № 7, 9 и 10. Чтобы воздух из торпеды в ТА № 8 не скапливался в торпедном аппарате и не демаскировал лодку при открытии передней крышки ТА, я приказал открыть клапан вентиляции в отсек.

Таким образом, все четыре торпедных аппарата были подготовлены к выстрелу. Я стал у переговорной трубы и ждал команды.

В переговорной трубе мне были слышны голоса командира и старпома. Поэтому я был в курсе той сложной обстановки, которая все время менялась. Вскоре обстановка прояснилась. Вместо ПЛ показался эсминец, а затем появились дымы и мачты больших кораблей — ЛК "Тирпиц" и ЛК "Шеер" в охранении 8 ММ.

Я объяснил обстановку своим подчиненным и приказал им быть во всем особо внимательными, так как идет не лодка, а ЛК "Тирпиц" под охраной многих миноносцев.

Ради нанесения мощного торпедного удара ниже броневого пояса линкора я дважды просил разрешения командира изменить установку прибора глубины в торпедах с 2 м на большую, но "добро" не было получено, так как командир в разговор не вступал, боясь, что мы не уложимся в срок и сорвем атаку. Очень жаль, что не удалась атака носовыми торпедными аппаратами, в которых находились торпеды с углублением 5 м и усиленными боевыми зарядами, эквивалент фугасности которых был почти в 1,8 раза больше, чем у кормовых торпед.

Я слышу, как командир, видимо, подняв перископ и приглядевшись, воскликнул: "Старпом, на нока-реях подняты сигналы. Готовится какой-то маневр! Вдруг они отвернут от нас? Тогда все пропало, мы не атакуем!"

Через несколько секунд у командира вырвался из груди радостный крик: "Они повернули на нас. Все расчеты наши летят к черту, мы скоро будем в чертовом пекле!"

Маневр эскадры помог нам скрытно прорвать охранение, так как акустики эсминцев нас не обнаружили, им мешали собственные шумы, создаваемые механизмами и гребными винтами при большой скорости в пределах 27-30 узлов, которую они развили, чтобы удержать свое место в ордере на циркуляции на заданных углах охранения. Ведь ЛК "Тирпиц" шел со скоростью 22 узла. И мы оказались внутри охранения на угле встречи 10°, так как эскадра шла курсом 350° на перехват конвоя PQ-17, как потом выяснилось, прошедшего меридиан Норд-Кап.

После поворота эскадры она и наша лодка оказались на контркурсах, то есть шли друг другу навстречу. Из слов, донесшихся до меня, я понял, что стрельба носовыми торпедами стала невозможной — мал угол встречи и мала проекция длины цели. Вероятность накрытия торпедами цели была ничтожной. Поэтому командир был вынужден отвернуть вправо и атаковать "Тирпиц" на отходе из кормовых торпедных аппаратов.

Прислушиваясь у раструба переговорной трубы ко всему происходящему по ходу атаки, я выбрал удачный

момент и скомандовал: "Уравнять давление в ТА № 8!", а через некоторое время — "Открыть переднюю крышку ТА № 8!" Все это было выполнено как раз вовремя, поскольку почти сразу же последовала команда командира "Товсь!" и затем "Пли!"

Я тут же начал выпускать торпеды рукоятками стрельбового щитка, отсчитывая по секундомеру интервалы по 4 секунды.

Все торпеды вышли из аппаратов без каких-либо отказов, о чем было доложено по переговорной трубе в ЦП и боевую рубку. Когда услышали взрывы и грохот, командир и комиссар поздравили с боевым успехом весь экипаж и в первую очередь нас, торпедистов VII отсека. А затем, узнав подробности о принятии мною решения о выпуске неисправной торпеды и мерах предосторожности, командир одобрил мои действия, похвалил за расторопность и смекалку, за самостоятельное правильное решение.

Июнь 1942 года. Командир торпедной группы ПЛ «К-21» лейтенант Василий Терехов и торпедист Иван Жуков на тренировке у торпедного аппарата. Именно они выпускали торпеды по линкору «Тирпиц»

Июнь 1942 года. Командир торпедной группы ПЛ «К-21» лейтенант Василий Терехов и торпедист Иван Жуков на тренировке у торпедного аппарата. Именно они выпускали торпеды по линкору «Тирпиц»

Конечно, весь личный состав был очень рад и горд боевым успехом. С тех пор пришлось много раз рассказывать об этой атаке по радио и телевидению г. Горького (теперь — Нижний Новгород). И я всегда и везде подчеркивал, что успех в этой атаке принадлежит всему экипажу и в первую очередь нашему командиру Герою Советского Союза Николаю Александровичу Лунину — мастеру торпедных атак».

Из вахтенного журнала ПЛ «К-21»

Четверг, 9 июля

00.45. Пришвартовались к пирсу № 1.

02.00. Прибыли командир, военком и начальник штаба бригады для поздравления.

02.55. Отбыли поздравлявшие и командир ПЛ с военкомом.

04.26. Команда ушла на базу.

Итак, поход закончился большим успехом, но был очень тяжелым для личного состава и, конечно, очень опасным. Побывав в бане и как следует попарившись, команда отдохнула пару суток и начала подготовку к следующему походу. Командир, военком, командиры боевых частей, подготовив отчеты, также включились в эту работу. Особое внимание было уделено минно-сбрасывающему устройству. Ранее упоминалось, что конструкция минно-сбрасывающего устройства (МСУ) вызывала у конструкторов ряд сомнений в его надежности и испытания его не были закончены до сдачи лодок военно-морскому флоту. Началась война, лодки «катюши» в количестве 6 единиц перешли на Север, воевали, ставили мины, а МСУ формально не было сдано флоту.

К этому времени (июль 1942 года) «катюшами» было совершено 12 минных постановок. Была выставлена 41 минная банка, всего 220 мин. Имели место только 3 случая возвращения лодок с позиции с невыставленной частью мин из-за неисправной

работы или отказа минно-сбрасывающего устройства: 2 раза «К-1» (6 и 7 мин) и 1 раз «К-2» (7 мин). Такая относительно высокая успешность минных постановок объясняется не только довольно удачной конструкцией МСУ, но и тем, что личный состав БЧ-III «катюш» достаточно хорошо изучил ее, определил и частично устранил слабые звенья, научился хорошо регулировать весьма сложную кинематическую схему. Эта работа была проведена под руководством дивизионного минера капитан-лейтенанта Григория Барбашова. Но одно слабое место МСУ выявилось только в плавании: устройство боялось ударов лодки о грунт!

Находясь в самой нижней, килевой части корпуса лодки, МСУ очень чутко реагировало на деформации корпуса. Больших размеров комингсы минно-сбрасывающих люков, длинные рельсы и конструкции, ограничивающие перемещение мин по цистерне, даже при относительно небольших деформациях корпуса, перекашивались, исчезали зазоры между минами и ограничителями, начиналось заедание мин. Или, наоборот, возникали зазоры между нижними люками и их комингсами. Не выдерживали усилий на преодоление сил трения цепи Галля, срезались пальцы и т. д.

Для рассмотрения всех претензий к МСУ и решения вопроса о его окончательной приемке и обеспечении надежной работы в Полярное прибыл главный конструктор и строитель ПЛ XIV серии («катюш») Михаил Алексеевич Рудницкий. Во вторник, 14 июля, на «К-21» завели пластырь на нижние люки минно-балластной цистерны и лодка пошла в Пала-губу. Там обнаружилось, что по дороге пластырь сорвало и его завели вновь, после чего начали осмотр и дефектацию МСУ.

Дефектация, ремонт, регулировка и опробование МСУ длились до 4 августа включительно. Лодка вернулась из Пала-губы в Полярное 28 июля, здесь загрузили болванки мин и сбрасывали их в воду прямо у пирса. Сбрасывание болванок проводилось трижды, затем выяснилось, что болванки по весу легче боевых мин. Пришлось снова их загружать и регулировать МСУ. Минеры трудились чуть ли не круглосуточно, поскольку одновременно загружались торпеды в носовые и кормовые ТА, а также запасные торпеды.

В четверг, 16 июля, в Пала-губу пришел катер и привез артистов Московского театра эстрады, которые дали очень хороший концерт. Пятница и суббота прошли в авральной работе по подготовке лодки к походу. А в воскресенье, 19 июля, «задала концерт» фашистская авиация: 12 самолетов «Ю-88» налетели на Полярное. С этого дня налеты проходили чуть ли не ежедневно: 22 июля — налет 17 самолетов, 23 июля— 3 самолетов, 24 июля

— 8 самолетов. Самый крупный налет был в четверг, 5 августа, — 23 самолета «Ю-88», «Ме-109» и «Ме-110» Были разрушены в старой части города здания разведотдела и почты, где погибли, среди других жертв, три человека из группы прибывших артистов. Была повреждена школа в новой части города. Бомбы упали на стадион рядом со штабом флота, разрушили два деревянных дома рядом с тем, где жил начсостав, и в других местах. В разведотделе погиб друг Василия Терехова, его однокашник по Училищу[24] тезка — Василий Токарев, которому оторвало взрывом обе ноги. Он задержался в здании по тревоге, был изуродован и умер.

Ходили в бригаде слухи о том, что эти ожесточенные и упорные налеты немцы делают в отместку за торпедирование «Тирпица», и эти слухи были весьма похожи на правду, поскольку вряд ли эти налеты вызывались тактической или еще какой-либо очевидной необходимостью. И еще вспоминали, как в августе 1941 года попала под бомбежку в Мурманске ПЛ «Щ-401». На ней был убит один человек, ранено трое и еще один пропал без вести.

Одновременно с хлопотами по ремонту и наладке МСУ шла подготовка лодки к очередному походу. Принимали топливо, масло, пресную воду, другие запасы, проводились стволиковые и калибровые стрельбы из орудий главного калибра. Лодку размагничивали, определялась и уничтожалась девиация магнитных и гирокомпасов, заряжалась и доливалась аккумуляторная батарея. Шла обкатка дизелей и определение скоростей лодки по мерной миле в Кольском заливе. На лодке появился и работал корреспондент ТАСС со странной фамилией Халдей. В разгар этих работ наконец появились выводы командира бригады по итогам похода:

> «…п 3. Выполняя задачу прикрытия конвоя союзников от надводных сил противника, ПЛ "К-21" обнаружила и атаковала ЛК "Тирпиц", шедший с ЛК "Шеер" под охраной восьми ЭМ и авиации.
>
> Командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Лунин с исключительной настойчивостью и умением провел атаку ЛК "Тирпиц". Несмотря на то, что эскадра резко меняла курсы, отворачивая от генерального курса на 90°, ПЛ произвела залп четырьмя кормовыми торпедами, после чего были услышаны два взрыва.
>
> п. 4. Непосредственным результатом этой атаки явился отказ немецкой эскадры от операции тяжелыми кораблями против конвоя, идущего в Архангельск. Точно

установить характер попадания и размеры повреждения ЛК "Тирпиц" пока не удалось. Можно предполагать (в соответствии с наблюдениями командира ПЛ "К-21" и последующими), что ЭМ охраны обнаружил залп и, не успевая подать сигнал об отвороте ЛК и атаковать ПЛ, перехватил торпеду на себя; второй взрыв мог быть попаданием в "Тирпица", что заставило его отказаться продолжать операцию. Тяжелые подводные взрывы, которые слышали на ПЛ, могли быть взрывами запасов глубинных бомб на ЭМ.

п. 5. За проявленное мужество и умение в этом походе личный состав ПЛ заслуживает высокой награды. ПЛ во время атаки на ЛК не имела полноценной подводной маневренности в результате контузии от взрыва авиабомбы на позиции. Это повреждение требует работ по ремонту уравнительной цистерны № 1 порядка двух недель без постановки в док.

п/п Командир бригады ПЛ СФ
капитан 1 ранга Н. Виноградов»

Знаменитый подводник-североморец Герой Советского Союза контр-адмирал Иван Александрович Колышкин в своей книге «В глубинах полярных морей» пишет:

«На следующие сутки (после атаки "Тирпица" — *К. С.*) наша разведывательная авиация обнаружила эскадру у норвежских берегов. Она возвращалась домой, отказавшись от попытки нанести удар по конвою (PQ-17 — *К. С.*). Вскоре "Тирпиц", по разведданным англичан, был поставлен в ремонт.

Н. А. Лунин докладывает командующему флотом об успешном походе, в котором был атакован линкор «Тирпиц». Слева направо: командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко, командир бригады ПЛ контр-адмирал Н. И. Виноградов, начальник политуправления флота дивизионный комиссар Н. А. Торик, Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин. 9 июля 1942 года

Н. А. Лунин докладывает командующему флотом об успешном походе, в котором был атакован линкор «Тирпиц». Слева направо: командующий флотам вице-адмирал А.Г. Головко, командир бригады ПЛ контр-адмирал Н. И. Виноградов, начальник политуправления флота дивизионный комиссар Н. А. Торик, Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин. 9 июля 1942 года

После войны некоторые западногерманские историки (и не только западногерманские! — *К. С.*) пытались утверждать, будто бы «Тирпиц» в том походе не подвергался торпедному удару. Нацистские моряки и их наследники, как известно, не любят признаваться в просчетах и ошибках гитлеровских адмиралов.

Но если бы даже залп «К-21» и не завершился попаданием торпед в цель, это не умалило бы его

значения. Радиограмма Лунина в штаб флота об атаке «Тирпица» была перехвачена и расшифрована вражеским командованием… Очевидно, что командующий немецкой эскадрой, узнав, что намерения его обнаружены и что курс кораблей (фашистской эскадры — *К. С.*) проходит через позиции подводных лодок (советских и английских — *К. С.*), не мог идти навстречу серьезному, рассчитанному на внезапность бою. Что же касается Лунина, то его воинский подвиг неоспорим. Мастерски прорывал он охранение, мастерски маневрировал, идя с расчетливым риском навстречу смертельной опасности. «К-21» сделала то, что не решились или не захотели сделать англичане: она стала на пути главных сил противника, чтобы заставить их повернуть назад и тем самым спасти от окончательного разгрома конвой PQ-17. Наш союзник, обычно столь щепетильный в вопросах морской чести, оказался явно не на высоте. Ведь защита всеми силами и мерами охраняемых транспортов составляет суть любой конвойной операции. И решение (первого морского лорда британского адмирала Паунда — *К. С.*) бросить без боя транспорты на произвол судьбы трудно назвать мягче, чем недобросовестным, независимо от мотивов, которыми оно было продиктовано.

Июль 1942 года. На мостике ПЛ после возвращения из пятого боевого похода

Июль 1942 года. На мостике ПЛ после возвращения из пятого боевого похода

Справа налево: 1-й ряд — командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин, военком ПЛ старший политрук С. А. Лысов; минер ст. лейтенант В. Л. Ужаровский, мичман В. Д. Сбоев; 2-й ряд — комендор Федор Чалышев; торпедисты Иван Жуков и Виктор Глухарев; электрик Владимир Конаков, краснофлотец Воробьев, мичман Тимофей Соловей; 3-й ряд — трюмный Михаил Успенко, рулевой Иван Фокеев, трюмный Матвей Карасев, рулевой Григорий Ашурко, комендор Павел Шорников; 4-й ряд — акустик Алексей Веселов, моторист Александр Камышанский

Справа налево: 1-й ряд — командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин, военком ПЛ старший политрук С. А. Лысов; минер ст. лейтенант В. Л. Ужаровский, мичман В. Д. Сбоев; 2-й ряд — комендор Федор Чалышев; торпедисты Иван Жуков и Виктор Глухарев; электрик Владимир Конаков, краснофлотец Воробьев, мичман Тимофей Соловей; 3-й ряд — трюмный Михаил Успенко, рулевой Иван Фокеев, трюмный Матвей Карасев, рулевой Григорий Ашурко, комендор Павел Шорников; 4-й ряд — акустик Алексей Веселов, моторист Александр Камышанский

Атаку Лунина тщательнейшим образом разобрало командование бригады, Действия его были признаны вполне правильными, отвечающими обстановке. Все мы отдали должную дань его беззаветной боевой дерзости и изумительной выдержке — качествам, которые он проявил в этом трудном бою. А "К-21" вскоре после этого стала Краснознаменной».

Командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза Н. А. Лунин выступает на банкете в честь победы ПЛ в пятом боевом походе, в котором был атакован фашистский линкор «Тирпиц»

Командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза Н. А. Лунин выступает на банкете в честь победы ПЛ в пятом боевом походе, в котором был атакован фашистский линкор «Тирпиц»

Командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко в своих воспоминаниях «Вместе с флотом», оценивая действия командира «К-21», пишет:[25]

> «Внимание Лунина сосредоточилось на "Тирпице", что было безусловно правильным. Из всех находившихся вокруг "К-21" вражеских кораблей "Тирпиц" представлял самую важную цель — огромная плавучая крепость длиной около четверти километра, новейший линкор германского флота, спущенный на воду всего 3 года назад. Его данные: водоизмещение — 53 тыс. т; мощность машин — 138 тыс. л. с.; скорость хода — 30 уз; дальность плавания — 8100 миль; вооружение — восемь 380-мм орудий, двенадцать 150-мм, шестнадцать 105-мм, шестнадцать 37-мм плюс 6 торпедных аппаратов и 4 самолета. Нанести разящий удар по такому исполину, вывести его из строя — только об этом и должен был думать при встрече с ним настоящий командир-подводник.
>
> Николай Александрович Лунин так и мыслил. Дело тут было не только в хорошей расчетливой дерзости командира, но и в других качествах, которыми обладал прежде всего сам Лунин и которые он прививал в походах всему экипажу «К-21». Атаки Лунина всегда были смелыми и хитрыми… Мало было храбрости, чтобы выстрелить в «Тирпица», находясь в самом центре фашистской эскадры, то есть имея все шансы быть потопленным. Надо было выстрелить наверняка, чтобы не зря рискнуть лодкой, экипажем, собой. Пятнадцать раз Лунину приходилось поднимать перископ и менять курс лодки, прежде чем торпедисты услышали единственное ожидаемое ими слово командира.
>
> Носовые торпедные аппараты «К-21» с момента, когда старпом Лукьянов приказал готовиться к торпедной атаке, были в мгновенной готовности к выстрелу. И вот, когда до дистанции залпа оставалось не более трех минут хода, фашистская эскадра сделала неожиданный поворот и легла на новый курс. Медлить было некогда, и Лунин снова принял правильное

решение: произвести залп четырьмя торпедами из кормовых торпедных аппаратов с интервалом в четыре секунды и с дистанции 17-18 каб.

Два взрыва были зарегистрированы акустиком через 2 минуты 15 секунд; за ними послышались еще три взрыва. Причиной всех трех последних взрывов Лунин считал то, что вражеский миноносец; который повернул на контркурс к линкору, когда «К-21» выпустила первую торпеду, скорее всего, перехватил ее на себя и затонул, после чего на нем, в момент его гибели, взорвались глубинные бомбы.

В общем, дерзость, с какой был нанесен торпедный удар по «Тирпицу», настолько ошеломила гитлеровцев, что они упустили «К-21».

…Спустя сутки самолеты нашей авиаразведки обнаружили «Тирпица», «Шеера» и сопровождавших их миноносцев неподалеку от норвежских берегов. Фашистская эскадра шла отнюдь не тем курсом, который мог привести ее к месту встречи с PQ-17; нет, она уходила на юг, причем шла не с обычной в таких случаях скоростью (примерно 10—12 уз вместо 22 — *К. С.*). Это означало, что торпеды, выпущенные из кормовых аппаратов «К-21», попали в уязвимое место вражеского линкора, лишили его нормальной скорости хода, принудили отказаться от выхода на курс конвоя. Еще позже, через двое суток, наши разведчики вновь отыскали фашистскую эскадру — линкор, два крейсера и семь (!) миноносцев — на якоре к юго-западу от о. Арней».

Командующий Северным флотом подробно разобрал на служебном совещании материалы похода «К-21», заслушал доклад командира лодки и принял решение — засчитать подводной лодке как замечательный боевой успех торпедный удар по «Тирпицу». Засчитано также потопление вражеского эсминца, принявшего на себя часть торпед, выпущенных «К-21». На рубке появилась цифра «6».

Народный комиссар Военно-Морского Флота Ад-мирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов, написавший предисловие к книге английского историка Дэвида Ирвинга «Разгром конвоя PQ-17», пользуясь данными Главного штаба ВМФ, другими материалами и на основании анализа книги Ирвинга (который для ее написания изучил и привлек огромное количество документов — перечень их включает 459 наименований), пришел

к выводу, что разгром конвоя PQ-17 был фактически организован, как выражается Н. Г. Кузнецов, английской военно-морской элитой, которая действовала в точном соответствии с политическими замыслами своих империалистических хозяев.

Если до появления книги Ирвинга очень многое оставалось неясным, кое-что прояснилось после ее выхода в свет. В числе упомянутых 459 наименований документов имеются архивные материалы, официальные и мемуарные документы США, Англии и Германии, частные письма и журналы боевых действий, отчеты и радиограммы, речи в парламенте и т. д. Поэтому Н. Г. Кузнецов совершенно справедливо утверждает, что «главным виновником этой трагедии на море, бесспорно, были заправилы англо-американской политики и стратегии того времени».

Их главной целью было лишить СССР поддержки нужными в тот момент военными материалами, доставляемыми через северные порты. Им нужен был разгром одного из конвоев. Наиболее благоприятным временем для этого было, конечно, полярное лето с круглосуточным днем и хорошими погодными условиями. Поэтому жертвой был избран конвой PQ-17, вышедший из Исландии в СССР 27 июня.

Вышло 37 судов, загруженных до предела. Ирвинг пишет: «Какой это был ценный груз для России и какой великолепный трофей для противника! 700 миллионов долларов — такова была стоимость всех перевозимых материалов и оружия: 297 самолетов, 495 танков, 4246 грузовых машин и орудийных тягачей, более 156 тыс. т других генеральных грузов».

Мощный конвой и две группы поддержки (ближняя и дальняя) из тяжелых кораблей. Рассказывать все перипетии этой истории не входит в нашу задачу. Ей посвящено много книг на разных языках. Ясно одно — еще 4 июля, то есть до выхода в море немецкой эскадры во главе с «Тирпицем» (5 июля), конвой бросил караван судов, а группы поддержки, как ближняя, так и дальняя, ушли на запад. Команду об отходе конвоя и групп поддержки дал первый морской лорд английского Адмиралтейства адмирал Паунд («Паунд» в переводе на русский язык — «фунт» — *К. С.*).

Можно себе представить, что было бы с тихоходными тяжело загруженными торговыми судами, если бы на них напала эскадра во главе с «Тирпицем»! По неволе напрашиваются такие аналогии, как волк в овчарне или лиса в курятнике. Какой аргумент появился бы у англо-американских политиканов для отмены конвоев! Какой подъем духа возник бы у гитлеровских вояк после такого успеха! Как можно было бы расписать в пропаганде такую победу! Да и нашим войскам были совсем не лишними самолеты, танки автомашины и другие военные

материалы, отсутствие которых в нужный момент могло привести к значительным потерям в личном составе.

Вот здесь и становится понятным значение подвига Лунина и экипажа лодки «К-21», преградившей до рогу фашистской эскадре, заставившей эту эскадру повернуть вспять, уйти обратно в шхеры Норвегии.

Можно себе представить, как скрежетали зубами от злобы и досады чопорные и высокомерные английские адмиралы, когда посол СССР в Англии Майский и советский военно-морской атташе в Лондоне адмирал Харламов на совещании убедительно доказали всю подлость поступка адмирала Паунда и неуклюжесть его оправданий. При этой сцене, на сколько известно, присутствовали еще министр иностранных дел Великобритании Иден и морской министр Александер. И они не могли ни слова сказать в защиту своего адмирала, поскольку поняли, что их грязная игра понята и разоблачена советскими представителями. Адмирал Паунд объяснял уход конвоя и групп поддержки нежеланием (то есть боязнью!) встречи английских кораблей с «Тирпицем». А между прочим, охрана конвоя состояла из 6 ЭМ, 4 СКР, 3 ТЩ, 2 кораблей ПВО, 4 траулеров и 2 ПЛ. Группа ближней поддержки под командой контр-адмирала Гамильтона состояла из 4 крейсеров и 3 ЭМ. Группа дальней поддержки (ее назвали силами дальнего оперативного прикрытия) под командованием адмирала Тови состояла из 2 ЛК, 3 крейсеров, авианосца «Викториес» и 14 ЭМ.

Задачей двух ПЛ в составе конвоя было нападение на надводные корабли немцев, если те будут нападать на конвой.

И вся эта армада уходила на запад, избегая встречи с «Тирпицем», обрекая на гибель беззащитные суда, которые они должны были охранять, не щадя живота своего. Как сравнить их поведение с поведением бесстрашного командира «К-21», искавшего, нашедшего и атаковавшего грозного врага? Еще один контраст: после атаки Лунина через несколько часов немецкая эскадра была обнаружена английской ПЛ «Аншейкн». Но командир лодки лейтенант Уэстмакотт не посмел атаковать эскадру, а только донес о ее обнаружении.

Ввиду ухода эскадры во главе с «Тирпицем» обратно в шхеры Норвегии немецкое командование отдало приказ об уничтожении беззащитных судов конвоя PQ-17 подводными лодками и авиацией, которые потопили 24 судна из 37, по другим данным 27 судов из 38; погибли 153 человека из команд судов.

«Эти успехи оказались возможными, — заявил немецкий адмирал Шмундт, — только благодаря непостижимому решению командира конвоя рассредоточить суда, что предоставило моим

лодкам возможность атаковать их как неохраняемые цели с весьма небольших дистанций». Немецкий штаб руководства войны на море, пытаясь разгадать ту же загадку, пришел к заключению, что действия союзников по проводке конвоя PQ-17 были настолько гибельны и безграмотны, что руководить такими действиями могли только американцы.

Н. Г. Кузнецов пишет, что это заключение немецкого штаба руководства войной на море служит дополнительным свидетельством недостойной политической игры влиятельных кругов, пытавшихся сорвать доставку в Советский Союз материалов по ленд-лизу.

И действительно, союзники под предлогом слишком больших потерь в судах «заморозили» движение конвоев. Обращение Черчилля по этому поводу к Сталину можно считать образцом демагогического мастерства и яркой демонстрацией способности английского премьер-министра к самым подлым политическим ходам.

Но со Сталиным такие номера не проходили! И ответ Сталина Черчиллю от 13 октября был недвусмысленным обвинением британского правительства в отказе от принятых им на себя союзнических обязательств. Впрочем, лучше, чем сказано в самом письме, не скажешь:

> «…Поставки Британским Правительством в СССР вооружения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое в силу особого соглашения между нашими странами приняло на себя Британское Правительство в отношении СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союзников гитлеровской Германией.
>
> Нельзя также не считаться с тем, что северный путь является наиболее коротким путем, позволяющим в наиболее короткий срок доставить на советско-германский фронт поставляемое союзниками вооружение, и что без надлежащего использования этого пути осуществление поставок в СССР в должном объеме невозможно. Как я уже Вам писал раньше и как это подтвердил опыт, подвоз вооружения и военных грузов для СССР через персидские порты ни в какой мере не может окупить недопоставок, получающихся в результате отсутствия подвоза северным путем вооружения и материалов, которые, как это вполне понятно, входят. в расчет снабжения советских армий.

> Между тем, отправка военных грузов северным путем в этом году почему-то и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом, что делает невозможным выполнение установленного плана военного снабжения и находится в противоречии с соответствующим англо-советским протоколом о военных поставках. Поэтому в настоящее время, когда силы Советского Союза напряжены до крайности для обеспечения нужд фронта в интересах успеха борьбы против главных сил нашего общего противника, было бы недопустимым ставить снабжение советских армий в зависимость от произвольного усмотрения британской стороны. Такую постановку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского Правительства от принятых на себя обязательств и как своего рода угрозу по адресу СССР».

Демарш подействовал; как писал адмирал Головко, Черчилль пошел на попятный.

ГДЕ ВЗЯТЬ АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ?

Рассказывает капитан 1 ранга в отставке Николай Никифорович Козлов.

«До начала войны в составе бригады ПЛ были четыре типа лодок — "малютки" (XII серия), "щуки" (X серия), "декабристы" (I серия) и "катюши" (XIV серия), сведенные в три дивизиона.

На каждый дивизион имелась одна запасная аккумуляторная батарея (далее — АБ — *К. С.*). Помещение для хранения батарей было маленьким. Батареи изготовлялись в основном в Ленинграде на заводе им. Лейтенанта Шмидта. Два других аккумуляторных завода — в Саратове и в Тюмени, для флота работали мало, а с началом войны полностью переключились на армейские заказы. Блокада отрезала Ленинград от страны.

Война резко увеличила интенсивность и частоту походов лодок, а значит и использования их АБ. Не стало возможным придерживаться строгих рамок "Правил ухода за аккумуляторными батареями" (ПУАБ). Срочные погружения лодок прерывали зарядки батарей на самых различных стадиях, что приводило к их сульфатированию, преждевременному износу, порче и понижению энергоемкости. Батареи быстро изнашивались, а замены им не было. Были случаи повреждения батарей от бомбежек, пока мы не поставили батареи на амортизаторы.

К середине 1942 года, то есть через год после начала войны, мы запросили у Технического управления ВМФ уже 10 АБ. Наши запросы вызвали в ТУ ВМФ сомнение и даже негодование. Как же так? Ведь АБ по техническим условиям должна служить 3 года! И в июне 1942 года в бригаду ПЛ по приказу Сталина (!) Верховного Главнокомандующего и Наркома обороны, прибыла комиссия — проверить правильность эксплуатации АБ. Видимо, дело было в том, что на изготовление АБ шел

такой важный стратегический металл, как свинец. В стране был жесткий порядок!

Председатель комиссии (какой-то армейский подполковник) прямо-таки "рыл носом землю", чтобы доказать наше неумение эксплуатировать АБ. Он перерыл все лодочные аккумуляторные журналы и написал разгромный акт на 50 страницах. Но он совершил грубую ошибку — все перерывы в зарядках АБ из-за срочных погружений ПЛ в боевой обстановке он истолковал как незнание нами ПУАБа и нашу техническую неграмотность. Нам поставили в вину даже то, что мы на ПЛ "С-101", у которой полопались аккумуляторные баки (лодку по ошибке пробомбила наша авиация!), по приказу командующего флотом поставили АБ с "декабриста", поскольку другой просто не было.

Помощник флагманского инженер-механика Краснознаменной бригады подводных лодок Северного флота по электрочасти инженер-капитан 2 ранга Николай Никифорович Козлов

Помощник флагманского инженер-механика Краснознаменной бригады подводных лодок Северного флота по электрочасти инженер-капитан 2 ранга Николай Никифорович Козлов

Я отказался подписывать такой акт и написал объяснение *к* нему тоже на 50 страницах. Командир бригады подписывать акт отказался, а командующий

флотом не стал его утверждать, так акт и ушел в Москву.

Через месяц на флот пришел приказ Сталина (!), в котором был всего один пункт — объявлялся строгий выговор командиру ПЛ "С-101" капитану 3 ранга Виктору Кузьмичу Векке за то, что он не сумел уклониться от атаки наших самолетов и в результате бомбежки пришла в негодность лодочная АБ. Виктор Кузьмич ходил понурый, пока какой-то шутник не сказал ему: "Ты, Кузьмич, можешь гордиться — ведь "строгач" от самого СТАЛИНА! У кого из командиров лодок есть такой? Ни у кого! Только у тебя! А ты ходишь, горюешь…"

Однако батарей и после приказа Сталина не прибавилось. В III квартале 1942 года сравнительно небольшие боевые успехи бригады ПЛ объяснялись, в числе прочих причин, нахождением большого числа ПЛ ремонте после бомбежек, из-за изношенности механизмов и отсутствия АБ у трех лодок Но если повреждения можно было в основном отремонтировать, изношенные механизмы заменить или тоже отремонтировать, то изношенную или разбитую батарею можно заменить только новой, а их не было. А без батареи лодка — не лодка, в море ее не пошлешь!

Выход из положения был найден случайно. С началом войны по договоренности советского правительства с правительством Великобритании в Полярное, в бригаду пришли английские лодки. Они базировались в нашей береговой базе, ходили в море воевали и не безуспешно. И вот однажды в кабинете командира бригады Виноградова раздался телефонный звонок. Звонил командующий флотом Головко, который сказал:

— Николай Игнатьевич! Ко мне сейчас обратился глава английской миссии в Полярном контр-адмирал Фишер с необычной просьбой — прислать к ним на английскую лодку нашего специалиста по аккумуляторным батареям.

Фишер получил сообщение о том, что на их ПЛ, шедшей в проливе Па-де-Кале, взорвалась аккумуляторная батарея. Есть человеческие жертвы. Фишер волнуется, у него нет уверенности, что на их лодках, базирующихся в Полярном, делается все правильно по уходу за аккумуляторными батареями. Пришли, пожалуйста, к ним на лодку нашего специалиста, пусть он там проверит все как следует,

если нужно, пусть поможет, посоветует, а то еще взорвутся у нас в базе… Будет большой скандал!

Виноградов тут же вызвал меня (я был помощником флагманского инженер-механика бригады по электрочасти) и объяснил задачу. В помощь мне прислали пе-

реводчика штаба СФ майора Володю Кривощекова и мы пошли на лодку "Тайгрис". Впрочем, прибежал и переводчик от английской миссии. Пришел также инженер-механик дивизиона английских лодок Тут же были старпом и инженер-механик "Тайгриса",

Осмотр начался с большой неожиданности. Я обратился к инженер-механику "Тайгриса" с просьбой показать мне инструкцию по зарядке АБ. Но тот ответил, что у них на лодке за эксплуатацию АБ отвечает… старпом! Я подумал, что английский переводчик ошибся и переспросил снова через Володю Кривощекова. Однако старпом ответил, что именно он, а не механик отвечает за АБ и принес инструкцию по зарядке. Весь наш международный "симпозиум" начал коллективно переводить и разбирать текст инструкции. Там было упомянуто о необходимости вентилирования АБ и о том, что во время зарядки на лодке нельзя курить. Я спросил, а как вы боретесь с водородом, который АБ выделяет в атмосферу лодки? Старпом сказал, что по инструкции на палубу отсека кладется железный лист, на него насыпается некий порошок, поглощающий водород. А как вы замеряете содержание водорода в воздухе? "А никак!" — ответил старпом. На что я заметил, что в базе еще можно как-то обеспечить более или менее удовлетворительное вентилирование, но в море без замеров содержания водорода вы можете взорваться! Ведь водород взрывоопасен в любой концентрации, начиная с 4% и выше!

Тут вмешался дивмех, который спросил меня:

— А как у вас обстоит с этим дело?

— У нас есть приборы для замера концентрации водорода, — сказал я.

Попутно я спросил дивмеха, как он будет заменять батарею, если она выйдет из строя и придет в негодность по какой-либо причине, в том числе из-за бомбежки. "Нет

ничего проще, — сказал дивмех, — по нашему запросу наша английская фирма пришлет новую с первым же конвоем". Тут меня осенило — а что если у них можно будет заказать батарею? Докладывая Виноградову о проделанной работе и об опасной ситуации с батареями на английских лодках, я высказал такое предложение. На что Виноградов сказал: "Так в чем дело? Спроси у англичан, могут ли они поставить нам батарею?" Я ему сказал, что мне спрашивать неудобно да, пожалуй, и опасно — ведь я, по существу, разглашаю англичанам, что у нас нет батарей!

Но в это время, видимо, по докладу своего дивмеха английский адмирал обратился к командующему с просьбой оборудовать английские лодки нашей техникой, чтобы обеспечить безопасность эксплуатации АБ, особенно в море. Когда Виноградов стал докладывать командующему итоги моего "похода" на "Тайгрис", Головко сказал:

— Давайте поможем англичанам и пусть Козлов договаривается с дивмехом о поставке батарей. Всю ответственность я беру на себя.

На следующей встрече с английским дивмехом я сказал ему, что мы установим на английских лодках приборы КП-6 для дожигания водорода и приборы для замера концентрации водорода в воздухе и спросил, может ли он заказать в Англии батареи для наших ПЛ. Дивмех обещал доложить о нашей просьбе адмиралу. Английский адмирал ответил: батареи сделаем и пришлем, пусть дают чертежи.

Я доложил Виноградову, что договоренность есть, но нужны чертежи. Виноградов доложил командующему и Головко разрешил передать чертежи в английскую миссию.

Через месяц — два с очередными конвоями нам пошли АБ для "щук", "катюш", "эсок". Не дали батареи только для "малюток". Потом Техническое управление ВМФ стало заказывать батареи и для ПЛ Черноморского и Балтийского флотов. Я же приказом Наркома ВМФ Кузнецова был назначен официальным приемщиком английских батарей, прибывших с конвоями. Оплата за батареи шла в счет лендлиза, для всего ВМФ.

Так что перерыв в отправке конвоев был весьма чувствителен не только для Красной Армии в целом, но и, в частности, для бригады ПЛ Северного флота».

НУЖНА ЛИ САМОКРИТИКА?

Победы — победами, а самокритика — самокритикой. Если будет самокритика, будут и победы. Не будет самокритики — побед ожидать трудно, разве так, «по дурочке» …

Нелицеприятная критика и самокритика была и на партсобрании лодки 17 июля 1942 года, после оглушающего, казалось бы, боевого успеха — торпедирования линкора «Тирпиц». Чего еще, спрашивается, можно желать?! Тем не менее, доклад командира на партсобрании, несмотря на успехи и награды своего экипажа, был очень жестким. А как же иначе? Это и есть партийное отношение к делу. Нет предела для совершенствования, если будешь критически относиться к себе и к своему делу. Да и выступающие не умилялись успехами, никому не давали спуску, никого особо не восхваляли, а лишь при случае одобрительно упоминали тех, кто действовал безупречно.

Докладчик сказал, что наряду с хорошей работой сигнальщиков у них имелись и недостатки. Примерно нес вахту Фокеев, с него нужно брать пример остальным. Погорелов же нес вахту недостаточно бдительно. Имелись случаи выхода из строя носовых и кормовых горизонтальных рулей из-за халатности в их обслуживании со стороны старшины группы электриков Козлова. Выходили из строя электросигнализация, очень часто — машинные телеграфы и тахометры. Коммунист Суслов и старшина группы электриков уделяли им недостаточно внимания. В группе торпедистов имелся просчет в части запирающих клапанов кормовых торпедных аппаратов. Торпеда в аппарате № 8 травила воздух, что заставило держать торпедный аппарат с закрытой передней крышкой. Цистерна быстрого погружения и уравнительная были неисправны. Мотористы исправляли повреждения с большим упорством, но нужно, чтобы поломок не было. Несмотря на неисправность в цистернах уравнительной и быстрого погружения, мы имели возможность оставаться на позиции для выполнения боевого задания. Работа акустиков показала, что они способны на выполнение боевого задания. Группа радистов работала хорошо как по приему, так и по передаче радиограмм. Приказ о встрече с фашистской эскадрой и о ее торпедировании был выполнен, эта заслуга личного состава нашего корабля. Сейчас нам дан срок на ремонт 15 дней, числа 29—30-го будет выход в море. Требуется хорошая подготовка механизмов к походу, чтобы они не подвели.

Из выступлений

Командир отделения электриковСуслов:

— Помимо изложенных в докладе недостатков, были еще мелкие, которые также нужно учесть и больше не допускать. Например, т. Салтыков не обнаружил своевременно некоторые поломки…

Командир отделения мотористов Власов:

— Отмечаю неинициативность мотористов тт. Соловьева, Салтыкова, Маца и Белика, им нужно это учесть…

Командир БЧ-V Браман:

— Успех боевого похода зависит от исправной работы механизмов, что этот поход и показал. Выход из строя цистерны быстрого погружения во многом на совести личного состава трюмной группы. Все эти недостатки мы должны устранить, чтобы в боевом походе не было поломок…

Командир отделения радистов Ильяшенко:

— Базанов допущен *к* самостоятельной передаче радиограмм только лишь под контролем, поэтому получалось то, на что указывал командир в отношении БЧ-IV в походе. Базанову надо работать над освоением передачи…

Трюмный краснофлотец Григорьев:

— Гальюном пользоваться не все умеют, продувают его *с* закрытой пробкой. Глухарев пустил помпу с закрытым отливным клапаном — слабо знает расположение клапанов. Торпедисты не всегда знают, сколько воды в носовой дифферентной цистерне…

Командир отделения штурманских электриков Мухин:

— Командир отметил хорошую службу сигнальщиков, они несли сигнальную вахту отлично. Мы еще лучше должны приготовиться *к* следующему боевому походу. У нас в походе было заедание перископа, мы

должны устранить его при этом ремонте…

Электрик крснофлотец Саленко:

— Меня часто вызывали в VI отсек из I-го по телефону. Кулешов плохо нес вахту, не вовремя отваливал носовые горизонтальные рули…

Старшина торпедной группы мичман Гребенников:

— Я вполне принимаю замечания командира лодки. Приказания командира БЧ и командира торпедной группы выполнялись всегда в срок. По готовности № 1 на вахте стою я и вахтенный торпедист. Мы обеспечим выполнение приказа…

Командир отделения комендоров Сидоров:

— В подводном положении все шумы нужно свести на нет. К следующему походу нужно подготовиться серьезнее.

Из заключительного слова командира лодки:

В выступлениях вскрылись наши пробелы… Штурманские электрики в походе работали хорошо… Комендоры в походе должны держать оружие на «товсь», чтобы заеданий не было. Правильно был поднят вопрос о готовности № 1. Партийная организация должна помочь командиру в повышении готовности корабля. Надо воевать с противником оружием, а не своими боками…

Резолюция

Заслушав и обсудив доклад командира лодки т. Лунина об итогах боевого похода и задачах парторганизации при текущем ремонте, партсобрание отмечает, что парторганизация своей деятельностью и работой обеспечила выполнение боевого задания, поставленного командованием перед кораблем. Примером этому может служить работа коммунистов по выполнению боевой задачи в трудных условиях светлого времени, что позволило успешно провести торпедную атаку по немецко-фашистскому линкору «Тирпиц» и нанести ему серьезные повреждения. Коммунисты Гребенников,

Жуков, Фадеев, Сергеев, Сидоров, Чалышев и Шорников бдительно несли вахту и отлично обеспечили наблюдение, чем во многом способствовали своевременному погружению ПЛ от вражеских самолетов и боевому успеху корабля. Самоотверженная работа Устенко, Куфаева и беспартийных трюмных на всем протяжении боевого похода при неисправных цистернах быстрого погружения и уравнительной, отличная работа мотористов во главе с тт. Сбоевым, Власовым, Шандориным, Майоровым, а также электриков, радистов, акустиков и коммунистов вахтенных командиров тт. Лукьянова, Ужаровского, Леошко и других привели к победе над нашим врагом.

Вместе с тем партийное собрание отмечает, что не все коммунисты по-настоящему оценили сложившуюся трудную обстановку, в своей работе допустили ряд промахов (выход из строя цистерны быстрого погружения, телеграфов и указателей, тахометров и указателей — тт. Липатов, Суслов), неисправность торпеды в торпедном аппарате № 8 у т. Ужаровского, невнимательность на сигнальной вахте Погорелова и др. Эти недостатки не являются случайными. Они явились результатом некоторой самоуспокоенности, расхлябанности и недостаточной проверки механизмов перед выходом в море в условиях светлого времени.

Собрание наметило ряд конкретных мер по устранению отмеченных недостатков и назначило ответственных за выполнение этой работы.

22 июля состоялось еще одно партсобрание, на котором было избрано партийное бюро. В состав бюро вошли Браман, Соловей, Суслов, Глебов и Ужаровский. Секретарем был избран Тимофей Иванович Соловей.

Август 1942 года. Краснофлотца Ивана Шевкунова принимают в партию. Слева направо: Шевкунов, секретарь партбюро мичман Тимофей Соловей, старший политрук Сергей Лысов, старшина 2 статьи Николай Суслов, старший лейтенант Владимир Ужаровский

Август 1942 года: Краснофлотца Ивана Шевкунова принимают в партию. Слева направо: Шевкунов, секретарь партбюро мичман Тимофей Соловей, старший политрук Сергей Лысов, старшина 2 статьи Николай Суслов, старший лейтенант Владимир Ужаровский

ЛУКЬЯНОВ УШЕЛ, АРВАНОВ ПРИШЕЛ

Конечно, экипаж «К-21» уже понимал, что лодка своей атакой отвратила угрозу конвою со стороны немецкой эскадры во главе с «Тирпицем». Но ни экипаж, ни командир лодки Лунин, ни командование дивизиона и бригады не знали и не могли знать, что атака «Тирпица» явится звеном в цепи важнейших событий государственного масштаба, вызовет целый ряд очень важных последствий, найдет отзвук во многих директивных указаниях для флотов воюющих стран, подстегнет английский флот к более решительным действиям против гитлеровской эскадры тяжелых кораблей, по существу явится прологом к поражению и уничтожению северной группировки ВМС фашистской Германии.

Сейчас же перед экипажем стояла задача подготовить лодку к новому походу. Повседневные хлопоты опять становились самым важным делом. Тем более, что произошло еще одно важное для лодки событие — старпом Федор Лукьянов был назначен командиром лодки «М-104» и уезжал в Горький ее принимать. Старпомом на «К-21» назначался капитан-лейтенант Зармайр Арванов, до этого служивший командиром БЧ-II-III на лодке «К-2».

Федор Лукьянов много сделал для наведения порядка и укрепления организации службы на лодке. Но много сделать вовсе не значит сделать все, что нужно.

В БЧ-V все еще давала себя знать слабина со старшинами групп. Владимир Браман, назначенный командиром БЧ-V 22 апреля 1942 года, несмотря на свой большой служебный и методический опыт и авторитет, не успел еще добиться должного порядка. Перед самым выходом лодки в пятый боевой поход мотористы умудрились дважды (13 и 14 июня) задрать поршень второго цилиндра вспомогательного дизеля.

Задир в пожарном порядке сумели устранить. Когда лодка была уже в походе, 2 июля появился приказ командира бригады, в котором дивизионному инженер-механику Трофимову объявлялся выговор, Браман на 2 месяца лишался процентной надбавки за выслугу лет к жалованью, а с Липатова было приказано удержать 50% стоимости ремонта, то есть 1000 рублей (из двух тысяч). Командование дивизиона знало свое дело и решительно подтягивало дисциплину, невзирая ни на какие боевые успехи, заслуги, ордена, славу и т. д.

Июль 1942 года. После пятого боевого похода. Командир ПЛ «К-21» Н. А. Лунин прощается со своим помощником. Капитан-лейтенант Федор Лукьянов назначен командиром новой ПЛ и уезжает принимать ее в г. Горький. Слева – Герой Советского Союза Н. А. Лунин, в центре – Ф. Лукьянов, справа – инженер-капитан 2 ранга Василий Добродский

Июль 1942 года. После пятого боевого похода Командир ПЛ «К-21» Н. А. Лунин прощается со своим помощником. Капитан-лейтенант Федор Лукьянов назначен командирам новой ПЛ и уезжает принимать ее в г. Горький. Слева — Герой Советского Союза Н. А. Лунин, в центре — Ф. Лукьянов, справа— инженер-капитан 2 ранга Василий Добродский

Поскольку судьба Арванова на протяжении трех лет войны, или семи боевых походов, неразрывно связана с«К-21», необходимо рассказать о том, как он служил до прихода на эту лодку.

Он родился в Тбилиси в 1915 году. В 1932 году закончил ФЗУ и работал слесарем в паровозном депо. В 1933 году поступил в ВМКУ им. Фрунзе, закончил его в 1938 году по специальности минер-подводник и был назначен на ПЛ «С-1» КБФ. Лодкой командовал старший лейтенант А В. Трипольский, который стал Героем Советского Союза в советско-финской войне 1939 года.

Июль 1942 года. На ПЛ «К-21» новый помощник командира капитан-лейтенант З. М. Арванов. До прихода на ПЛ он участвовал в шести боевых походах ПЛ «К-2» в должности минера

Июль 1942 года. На ПЛ «К-2» новый помощник командира капитан-лейтенант З. М. Арванов. До прихода на ПЛ он участвовал в шести боевых походах ПЛ «К-2» в должности минера

Этот выдающийся подводник воспитал в молодом лейтенанте любовь *к* морю и кораблю, стремление к овладению сложной техникой, старательность и добросовестность, ответственное отношение к своим обязанностям. В конце 1938 года энергичный лейтенант Арванов был назначен командиром минно-торпедной и артиллерийской боевой части (БЧ-II-III) на вновь строящуюся подводную лодку «К-2» В 1940 году «К-2» была переведена на Северный флот и вошла в состав бригады подводных лодок. Природное трудолюбие, деятельный характер помогли ему в овладении сложной боевой техникой. Когда началась война, Арванов быстро вырос в своем боевом мастерстве. В боевых походах, на вахте он показал себя бесстрашным и находчивым, бдительным и решительным, отличным знатоком и мастером применения своей боевой техники.

Еще будучи всего лишь старшим лейтенантом, он стал известен всему флоту: по его инициативе родилась и укрепилась сначала на Северном флоте, а затем и на других флотах традиция — корабль, вернувшийся с моря с победой, салютует родной базе выстрелом из пушки. Он же был и первым исполнителем такого салюта.

Перед новым старпомом стояла задача — продолжить усилия Лукьянова по наведению порядка и улучшению организации службы. Для этого ему самому предстояло овладеть ремеслом старпома. О том, как Лунин встретил нового старпома, рассказывает сам Арванов:

> «Получив такое повышение по службе, я, как положено, принарядился, побрился и явился с докладом о прибытии на службу к своему новому командиру.
>
> Лунин встретил меня стоя, выслушал доклад молча и задал мне первый вопрос
>
> — Где блокнот?
>
> Я несколько опешил. Какой блокнот?! Грешным делом, я полагал, что новый командир захочет познакомиться со мной поближе, расспросит о моей прежней службе, походах и т. д. и т. п., как это обычно и происходило при новых назначениях. Ничего Лунин у

меня расспрашивать не стал, а повторил свой вопрос:

— Где блокнот?

Пришлось доложить ему, что блокнота у меня с собой нет. Тогда он задал мне второй вопрос

— А как ты будешь записывать мои указания? Ведь ты старпом и явился к командиру…

Естественно, я промолчал. Сказать было нечего, оставалось только мотать на ус этот первый урок. Тогда Лунин продолжил:

— На будущее учти правило: хороший корабль — хороший командир; плохой корабль — плохой старпом. Между нами должно быть полное доверие. Любому твоему докладу, любой твоей бумаге я должен абсолютно верить. Если ты пришел ко мне с какой-то бумагой, я ее подписываю, не читая. Понял? Ну, а теперь иди, служи, никаких больше указаний, никаких особых порядков излагаться не будет, тем более блокнота все равно у тебя нет…

После такого "холодного душа" я пошел на лодку. Дежурным командиром был старший лейтенант Владимир Ужаровский, с которым мы вместе служили на "К-2". Я предупредил его, чтобы он меня завтра утром встретил как положено, а я успею подготовиться к приходу на лодку Лунина.

Однако человек предполагает, а бог располагает. На следующее утро иду к подъему флага на лодку, никто меня не встречает… Ну, думаю, сейчас я Ужаровского раздолбаю! Спускаюсь в лодку, а Лунин уже сидит внизу в ЦП, покуривает, со мной не здоровается…

С его разрешения начинаю работы на лодке, а после захожу к нему в каюту. Он говорит:

— На всех флотах мира, в том числе и капиталистических, а также на всех торговых судах старпом приходит на корабль раньше капитана…

На следующий день картина почти повторяется: когда я подошел утром к лодке, Лунин уже спускался вниз… Тут я не выдержал и спросил его напрямик:

— Товарищ командир! Зачем нам в жмурки играть! Скажите мне, когда Вы будете завтра на лодке, и я буду обязательно раньше Вас!

Лунин сразу ответил:

— А ты приходи на лодку всегда вместе с личным составом и, таким образом, всегда будешь на лодке

своевременно…

Таков был его стиль: без длительных нравоучений, распеканий, утомительных назиданий, упреков и нагоняев он давал мне понять, чего он хочет от меня. Это было не грубо, но достаточно жестко и в то же время ясно. Он не хотел, чтобы я даром ел старпомовский хлеб. И я понял, что попал в руки сильного целеустремленного человека, который может меня научить многому в службе и, помимо того, что он может из меня сделать хорошего старпома, он мне показывает, каким должен быть хороший командир.

Я также понял, что нужно учиться изо всех сил, что вся моя прежняя служба была только первой ступенькой в лестнице должностей, чтобы утвердиться в должности старпома у такого командира и, тем более, подготовить себя к следующей должности.

Однако такое благое направление мыслей и мое старание отнюдь не спасли меня от последующего громкого провала. Все было очень просто. Лодка готовилась к походу, принимались торпеды, мины, снаряды, грузилось продовольствие, проверялась вся материальная часть. Я крутился в лодке как белка в колесе, стараясь ничего не упустить, все сделать наилучшим образом.

Август 1942 года. Помощник командира Зармайр Арванов проводит в боевой рубке занятия с комсоставом ПЛ. Слева направо: лейтенант Василий Терехов, военфельдшер Иван Петруша, капитан-лейтенант Зармайр Арванов, старший лейтенант Владимир Ужаровский старший лейтенант Михаил Леошко, Лейтенант Валентин Мартынов

Август 1942 года. Помощник командира Зармайр Арванов проводит в боевой рубке занятия с комсоставом ПЛ. Слева направо: лейтенант Василий Терехов, военфельдшер Иван Петруша, капитан-лейтенант Зармайр Арванов, старший лейтенант Владимир Ужаровский старший лейтенант Михаил Леошко, лейтенант Валентин Мартынов

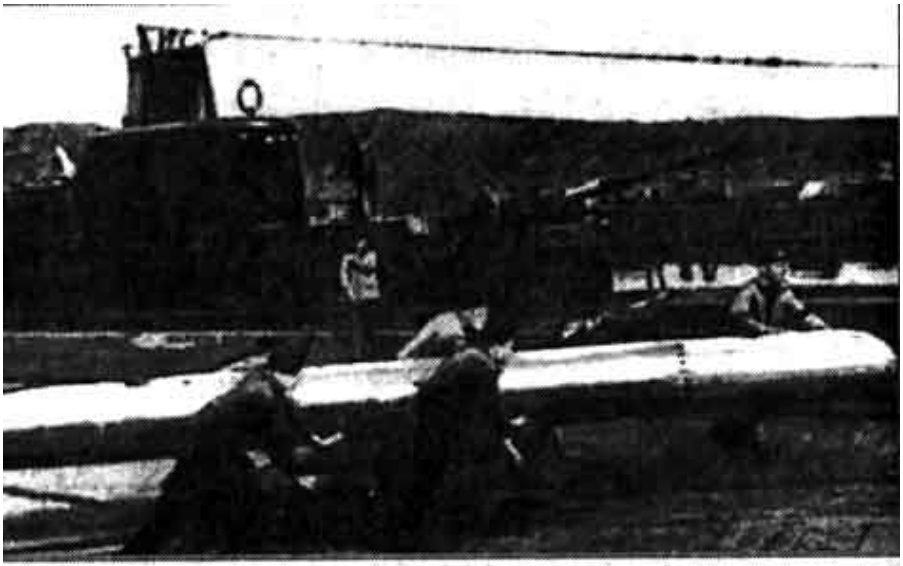
Когда командиры боевых частей доложили о готовности каждый по своей части, я обошел лодку. Выход был намечен в 23.00 12-го числа.

Я подготовился к приходу командира: новенький кителек, новая фуражечка с щегольским маленьким козырьком, новая кожаная тужурка, кожаные перчатки с крагами — в общем не старпом, а картинка, как жених на смотринах.

В 18.00 вахта сверху доложила: идет командир! Я поднялся наверх, скомандовал "Смирно!" Командир спросил:

Конец июля 1942 года. Капитан-лейтенант З. М. Арванов назначен старпомом на ПЛ «К-21»

Конец июля 1942 года. Капитан-лейтенант З. М. Арванов назначен старпомом на ПЛ К-21



Погрузка торпед на ПЛ «К-21» перед выходам в боевой поход

Погрузка торпед на ПЛ «К-21» перед выходам в боевой поход

Конец июля 1942 года – начало августа 1942 года. ассированные налеты фашистской авиации на Полярное. На мостике ПЛ все готово к отражению налета. У орудия – Зармайр Арванов

Конец июля 1942 года — начало августа 1942 года. Массированные налеты фашистской авиации на Полярное. На мостике ПЛ все готово к отражению налета. У орудия — Зармайр Арванов

— Ну, как дела?
Докладываю:
— Лодка к походу готова!
— Проверял?
— Так точно!
Переспрашивает:
— Сам все проверял?

— Так точно, сам все проверил! — бодро докладываю я.

Мы спустились в лодку и командир зашел в свою каюту, закрыв за собой дверь. Я остался ждать его около каюты, поскольку он меня не отпускал. Внезапно он вышел переодетым в грязный рабочий комбинезон и в парусиновых рукавицах…

Старпом З. М. Арванов следит за погрузкой боезапаса для артиллерии ПЛ

Старпом З. М. Арванов следит за погрузкой боезапаса для артиллерии ПЛ

У меня как-то невольно вырвался «нестроевой» вопрос:

— Вы что так оделись?

— Буду проверять готовность лодки *к* походу, — ответил Лунин.

— Разрешите мне тоже переодеться?

— А когда мы будем проверять? — спросил он и приказал в каждом отсеке ПЛ вооружить "переноску" (переносную лампу).

Тут я понял, что начался очередной урок Лунин на деле показал мне, что такое настоящий класс проверки готовности корабля к походу. Уже в I отсеке он указал мне на незакрепленные ящики с консервами. Он не придирался к мелочам, хотя и не упускал их. Ни разу он не обратился ни с одним вопросом или упреком ни к одному из командиров или старшин-командиров отсеков, со всеми вопросами он обращался только ко мне и все его вопросы и замечания били в точку. Весь этот осмотр или, точнее, показательная проверка проходила на глазах у личного состава. И весь личный состав корабля — командиры, старшины, краснофлотцы — видели, как командир жарил на медленном огне старпома, ответственного за все их упущения и недоработки. И каждый из них понимал, что за эти упущения он от меня благодарности не дождется. Поэтому, как только мы с Луниным покидали очередной отсек, в нем тут же закипала работа по тщательному устранению как замеченных, так и незамеченных нами недостатков. Тем более что уже проходило время принятия пищи и мы послали заявку на расход.

Однако истинный шок ожидал Лунина, да и меня тоже, в дизельном V отсеке. Его внимание привлек необычно яркий свет за левым дизелем и он спросил:

— Старпом, зачем свет за дизелем?

— Немного протекала гидромуфта, товарищ командир, вот мотористы с ней возились, — бодро ляпнул я наобум.

— Посмотрим, — сказал Лунин и полез за дизель. Я полез за ним. Внезапно он спросил меня:

— Старпом, ты никогда птичником не был?

— Никогда, товарищ командир, — с недоумением ответил я.

— Почему тогда здесь инкубатор?!

Действительно, за дизелем лежала коробка, выложенная ватой, в ней три каких-то яйца, светила лампа в 500 Вт и торчал длинный термометр. Натуральный инкубатор!

— Так чей это инкубатор? Чьи яйца? — добивался Лунин.

— Наверное, птичьи, — ответил я.

— А если змеиные? Ведь змеи тоже несут яйца! Или аллигаторы?!

— На Севере их нет, товарищ командир!

— Нет, есть! А вдруг у нас за дизелем крокодил объявится! — веселился Лунин. — Поэтому инкубатор убрать, и впредь за дизелем смотреть особо тщательно!!

Проверяем VI и VII отсеки, там, слава богу, инкубаторов нет, и выходим наружу, на палубу лодки.

— Ну, что же, — говорит Лунин, — полезли в надстройку, там проверим…

— Что же у меня останется от тужурки, товарищ командир?! — взмолился я.

Что останется, то и останется, — отвечает Лунин, — ведь там наверняка ничего не закреплено, все дребезжит. Ты сам туда лазил или нет?

— Нет, не лазил, — мрачно отвечаю я.

— Ну, вот видишь, — говорит он и закуривает, — придется мне идти к командиру бригады и докладывать, что лодка к походу не готова!

— Товарищ командир! Мы все сделаем к 23 часам!

— Ну, может быть, ты и успеешь сделать, но я не успею проверить, а доверия у меня к тебе нет! — говорит Лунин и уходит.

Настроение у меня ужасное. Да и моя щегольская форма превратилась в никуда негодное тряпье! Прогар по всем направлениям! Зато экипаж после такой проверки не нуждается в понуканиях, все работают как звери — в трюмах, в надстройке, везде стучат, завинчивают, проверяют… Раньше нужно было как следует работать, а мне… Ну, я теперь вас всех так проверю!..

Отпускаю всех на базу поесть, а потом — опять на лодку. Но в 23 часа приходит замполит Сергей Лысов — похода не будет, всем, кроме вахты, — на базу.

На следующий день, 13-го числа, Лунина с утра нет. Он в штабе флота, но передал команду — сегодня в

21.00 уйдем в боевой поход.

Посреди дня он пришел на корабль, мы перешли в губу Оленья и он снова ушел на катере в Полярное. Вернулся он на корабль в 20.00 и сразу спросил меня:

— Таранька есть?

— Нет, товарищ командир, береговая база тараньки не дала.

— Пишите семафор в бригаду: "Береговая база не додала продуктов. Прошу ваших указаний о доставке недостающих продуктов. Командир".

"Продукты", естественно, доставили, но только к 24.00, чего Лунин и добивался. Он не хотел выходить в море 13-го числа — моряк есть моряк. Лодка дала ход в 00.04, уже 14-го.

Когда мы вернулись из похода, я повстречался на пирсе с комбригом Виноградовым. Он остановил меня и спросил:

— Ну, Арванов, как служится на новой лодке?

— Неважно, — ответил я, — да вам, товарищ капитан 1 ранга, докладывал ведь командир о моих промашках?

— Впервые слышу о твоих промашках, Арванов, — сказал комбриг. — Мне Лунин ничего о них не докладывал! Наоборот, он говорил, что тобою в общем доволен!»

Так началась для старпома Арванова наука у командира Лунина.

4 июля 1942 года

погибла подводная лодка

«М-176»

9 июля 1942 года

погибла подводная лодка

«Д-3»

ШЕСТОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (14 - 23 АВГУСТА 1942 ГОДА)

Итак, лодка вышла в поход, но не 13 августа, а в 00.04 уже 14 августа. Отошел от борта катер с командиром бригады Виноградовым, и лодка вышла в Кольский залив, имея на борту, кроме штатного состава, корреспондента нашей флотской газеты писателя Бориса Яглинга. Боевой задачей лодки была постановка активного минного заграждения с последующим ведением боевых действий против всех кораблей противника в отведенном районе.

Эскорт из двух катеров МО проводил лодку до крайней линии внешнего дозора и тут же пришлось маневрировать, уклоняясь от плавающих мин, а затем срочно погрузиться ввиду плохой видимости. Пройдя некоторое время под водой, лодка всплыла и пошла противолодочным зигзагом. В 05.10 вновь вошли в полосу сплошного тумана, видимость — 1 каб. Снова Лунин скомандовал срочное погружение, давая команде отдохнуть. После всплытия лодка вновь пошла зигзагом на позицию. В 22.25 вахтенный командир Арванов заметил по пеленгу 50° на расстоянии 10 каб. перископ подводной лодки и немедленно скомандовал «Лево на борт!», уклоняясь от лодки и приводя ее за корму. Пришлось также уклоняться от четырех плавающих мин, уничтожить которые из-за зыби не удалось,

Лунин поставил себе задачу быстрее поставить мины. В 11.20 16 августа лодка подошла к кромке предполагаемого минного заграждения противника, погрузилась, поддифферентовалась и начала готовиться к форсированию заграждения на большой глубине. Но начались непредвиденные осложнения — в 11.44 электрики остановили из-за неисправности электропривод вертикального руля. Пришлось перейти на его ручное управление.

К 12.00 погрузились на 79 м и здесь не выдержала давления прочная шахта подачи воздуха к дизелям. Вода начала поступать в шахту. Тем не менее, лодка была управляема, шла на глубине 90 м и в 13.46 минное заграждение было преодолено. В 13.57 лодка была уже на глубине 11 м, осмотрели горизонт в перископ — горизонт чист. Лодка направилась к месту предполагаемой минной постановки, идя в подводном положении. В 15.16 вновь всплыли и осмотрели горизонт. Ничего не обнаружено.

В 17.30 подвсплыли, штурманы определились с местом и в полную воду (максимум высоты прилива) началась постановка мин. Всего поставили три минных банки (5 + 5 + 10 мин).

Постановка мин была закончена в 18.34, и ПЛ вновь направилась к кромке минного заграждения для его форсирования. Теперь задачей лодки становился поиск и уничтожение кораблей врага в проливе Серей-Сунн. В 20.09 достигли кромки минного заграждения и пошли под ним на глубине до 85 м. Преодолели заграждение и всплыли под перископ в 22.43. Осмотрели горизонт, ничего не обнаружено. В 24.00 продута средняя группа ЦГБ.

Весь следующий день, 17 августа, был днем сплошных неудач. Поиск противника был безрезультатным. В 11.00 вышел из строя левый дизель — мотористы прозевали, вовремя не отключили забор солярки из израсходованной топливной цистерны, вода замещения (то есть морская вода) через форсунки попала в цилиндры и двигатель заглох. Причины попадания воды в дизели будут изложены ниже, в другой главе. Нужно только сказать, что удаление морской воды из дизеля — очень нелегкая и хлопотная процедура, а для лодки в море — и опасная.

Осмотр поврежденной шахты подачи воздуха к дизелям показал безотрадную картину — выявилась недостаточная жесткость крепления шахты, она была смята, болты на ее фланце порваны. Шахта в подводном положении заполнялась водой, создавая отрицательную плавучесть.

Так же внезапно из-за обгорания контактов вышло из строя электроуправление вертикальным рулем из боевой рубки. Руль заклинило в положении «Лево 15°» и, пока переходили на управление им из центрального поста, лодка совершила полную циркуляцию.

Контакты зачистили и перешли снова на управление рулем из боевой рубки, но на этом неприятности отнюдь не кончились.

Правда, это были уже неприятности совсем другого рода. О них — следующий отдельный рассказ Арванова.

«РАЗРЕШИТЕ ВЫБРОСИТЬ МУСОР!»

«Идея об изменении существующей организации вахтенной службы на мостике ПЛ возникла у меня сразу же после выхода лодки "К-2" в боевой поход 7 сентября 1941 года. Задачей лодки была постановка минного заграждения (банки) в районе порта Вардэ против крупных кораблей и транспортов, после чего лодка должна была нести позиционную службу, то есть, попросту говоря, искать и уничтожать в этом районе транспорты и корабли противника торпедами и артиллерийским огнем. Это была первая в истории СФ постановка боевых мин с ПЛ.

Уже упоминалось, что еще в период проектирования и постройки ПЛ типа "К" XIV серии было довольно много сомнений в работоспособности и надежности минно-сбрасывающего устройства. И наша минная постановка прошла не вполне благополучно; только 13 мин были выставлены в намеченной точке. Минно-сбрасывающее устройство было недостаточно отрегулировано.

После постановки мин лодка отошла от берега и всплыла в надводное положение для зарядки аккумуляторной батареи — ведь мины мы ставили на подводном ходу и батарею разрядили. Первый раз с начала войны я стоял вахтенным командиром в надводном положении в реальной боевой обстановке и нервы у всей вахты были очень напряжены. И тут началось… Каждые 2-3 минуты из центрального поста на мостик неслись запросы:

— На мостике!

— Есть на мостике! — отвечает вахтенный командир.

— Разрешите команде обедать! (Ужинать и т.п.).

— Разрешаю! — отвечает вахтенный командир.

— На мостике!

— Есть на мостике! — отвечает вахтенный командир.

— Разрешите вынести мусор!

— Разрешаю! — отвечает вахтенный командир.

— На мостике!

— Есть на мостике! — отвечает вахтенный командир.

— Разрешите выйти на мостик!

— Разрешаю! — отвечает вахтенный командир.

— На мостике!

— Есть на мостике! — отвечает вахтенный командир.

— Разрешите подсушить трюм V (или другого) отсека!

— Разрешаю! и т. д., и т. п.

Выходящие на мостик начинают закуривать, пытаются заговорить с вахтой или о чем-нибудь спросить вахтенного командира. Даже командиры лодок полагали для себя возможным вступать в разговоры, прямо не относившиеся к несению вахты.

Все это мне казалось не только неправильным, но и опасным. Собственно, я был в этом убежден и поэтому позволил себе обратиться по этому поводу к командиру "К-2" Василию Прокофьевичу Уткину. Командир посмотрел на меня с сожалением и спросил:

— Кто вам разрешит вводить новый порядок? Конечно, он предполагал с моей стороны попытку лишить власти вахтенного командира (или, боже упаси, командира лодки). Я больше не пытался изменить существующий порядок на мостике, но остался при своем мнении. Ведь наши дизельные ПЛ больше половины времени пребывания в море находятся в надводном положении и порядок несения вахты на мостике должен обеспечивать максимальную безопасность. Личный состав вахты должен заниматься только наблюдением за обстановкой и ничем больше. И никто не имеет права отвлекать вахту посторонними разговорами и обращениями.

Все мои доводы не изменили точку зрения Уткина. Вдобавок ко всему, на лодку к этому времени был назначен новый старпом, мой однокашник по училищу Григорий Галаган. Он только что окончил курсы старпомов в УОПП им. Кирова. Меня же, окончившего Училище им. Фрунзе по первому разряду и имевшего право после года службы на флоте продолжить свое образование, не пустил учиться на курсы старпомов командир бригады Д. А. Павлуцкий. Придется сделать небольшое отступление и объяснить, почему так получилось.

В 1940 году на Северный флот прибыл недавно назначенный на должность Народного Комиссара Военно-Морского Флота адмирал Кузнецов. Нас

предупредили, что Нарком и командующий СФ контр-адмирал Головко прибудут на лодку. В этот день командир ПЛ Уткин был дежурным по бригаде, тогдашний старпом Моисеев был дежурным по дивизиону ПЛ и командир лодки приказал мне построить личный состав ПЛ на носовой палубе и доложить Наркому. Так и было сделано. Мне запомнилось, как реагировал Нарком на мой доклад:

— Товарищ Народный Комиссар, личный состав подводного крейсера "К-2" построен для смотра корабля. Доложил лейтенант Арванов!

Не отнимая руки от головного убора, Нарком спросил меня:

— Как вы сказали, лейтенант, крейсера?

Я ответил:

— Так точно, крейсера!

Нарком повернулся к командующему и сказал:

— А что, лейтенант прав — крейсера!

В I отсеке я докладывал Наркому о торпедных аппаратах и новом приборе дистанционного управления торпедной стрельбой из боевой рубки. Внезапно мой доклад был перебит одним из сопровождавших Наркома, капитаном 1 ранга, который доложил, что система еще не принята и не работает. В ответ на это я, в свою очередь, доложил Наркому, что система работает, и я могу это показать — набрать из рубки любую комбинацию стрельбы из торпедных аппаратов. Нарком, посмотрев на капитана 1 ранга, сказал мне:

— Продолжайте, лейтенант!

Для доклада о минном устройстве все перешли в IV отсек. И снова мой доклад перебил тот же капитан 1 ранга, который доложил Наркому, что минное устройство от промышленности не принято и вообще таких мин, которые могли бы быть использованы на лодке, промышленность еще не производит.

Я возразил и доложил Наркому, что система испытана, была произведена минная постановка на Балтике и на лодке в минно-балластной цистерне находится 20 боевых мин. Нарком снова посмотрел на капитана 1 ранга и сказал мне:

— Продолжайте, лейтенант!

И я продолжил доклад, но, видимо, не на пользу себе. В марте 1940 года я подал рапорт по команде с просьбой командировать меня на курсы старпомов и

получил его обратно с резолюцией: **"Отказать. Командир БПЛ капитан 1 ранга Д. А. Павлуцкий"**. Такой ответ меня озадачил. Командир дивизиона Гаджиев разрешил мне обратиться лично к командиру бригады. Впервые за время службы на "К-2" я зашел в штаб бригады, нашел кабинет комбрига, постучался, зашел и был очень удивлен — за столом сидел тот самый капитан 1 ранга, который вмешивался в мои доклады Наркому и доклады которого Наркому я публично опровергал. Мне все стало ясно, но комбриг сам меня спросил, по какому вопросу я к нему обращаюсь. Я доложил, что имею право на продолжение учебы как окончивший Училище по первому разряду. На это комбриг раздраженным тоном заявил:

— Невские лейтенанты мне не нужны. Служите здесь, изучайте театр и флот!

Я попросил разрешения, вышел из кабинета и на курсы старпомов так и не попал. Меня догнали по службе те офицеры, которые кончили Училище позже меня.

Но нет худа без добра. В июле 1942 года я был назначен старпомом на ПЛ "К-21". Плавая на "К-2", я набрался опыта войны и начальство решило, что можно обойтись и без курсов.

Поскольку старпом отвечает на лодке за организацию службы, я решил серьезно приступить к решению вопроса о новой организации, чего мне не удалось сделать, плавая на "К-2". Прежде всего, нужно было тщательно разработать новую идеологию.

Мостик ПЛ — это передовая линия фронта. Весь личный состав верхней вахты — это бойцы, находящиеся на этой линии. В состав верхней вахты входили вахтенные командиры — старпом, командир БЧ-II-III (минно-торпедной боевой части), командир торпедной группы этой части и наблюдатели, по 3 человека на смену, всего 9 человек — из рулевых, комендоров, торпедистов. В боевой рубке на вертикальном руле — боцман и командир отделения рулевых-сигнальщиков, на машинном телеграфе — старшина группы комендоров и старшина торпедной группы. В боевой рубке посты двухсменные, они не на мостике, волна и ветер до них не достают. Все доклады из ЦП на мостик отменяются, за исключением аварий внутри прочного корпуса. Вся служба внутри прочного корпуса — это тыл корабля,

повседневная служба обеспечения работы всех механизмов и распорядка дня.

Каждый наблюдатель в своем секторе систематически и аккуратно ведет наблюдение за морем и воздухом. При появлении опасности — перископ ПЛ, след торпеды, самолет, мина прямо на носу или близко от борта лодки, в темное время суток силуэт корабля— он громко докладывает об этом, показывая рукой направление на обнаруженную опасность; остальной личный состав наблюдателей срочно уходит в лодку. На мостике вахтенный командир принимает меры по уклонению от опасности, дает команду на руль, машинный телеграф или производит срочное погружение, уклоняясь от самолета или таранного удара. О появлении в секторе неопознанных предметов наблюдатель докладывает вахтенному командиру обычным голосом, предварительно обратив внимание — положив руку на его плечо. Больше никаких разговоров на вахте не ведется

Дополнительной обязанностью вахтенного инженер-механика является обеспечение порядка выхода личного состава на мостик — не более двух человек сразу, без предварительного запроса и разрешения вахтенного командира. Решения по выполнению распорядка дня (обед, чай и т. п.) вахтенный инженер-механик принимает самостоятельно, без доклада на мостик Вынос мусора и осушение трюмов регулируются вахтенным штурманом, которому известно местонахождение лодки и который обязан предотвратить ее демаскировку.

Каждый наблюдатель должен иметь свой бинокль, который подгоняет к особенностям своего зрения.

По моему глубокому убеждению, только такая система организации службы на мостике могла обеспечить наибольшую безопасность и наивысший боевой успех в надводном положении ПЛ.

Тем не менее, внедрение этой организации службы началось с крупного скандала и могло окончиться для меня очень плохо. Проинструктировав 17 августа очередную смену верхней вахты, с которой я заступал вахтенным командиром, и предупредив вахтенного инженер-механика, чтобы наверх на мостик выходили с его разрешения и не спрашивали ни о чем вахтенного командира, я поднялся на мостик и начал наблюдение.

Уж не знаю, как это получилось, но вахтенный инженер-механик Липатов прозевал — на мостик полез моторист Иван Мац с ведром мусора. Остановившись на срезе верхнего люка и поставив ведро перед собой, он, как и все мотористы после долгого пребывания у грохочущих дизелей, заорал, как мне показалось, не своим голосом:

— Товарищ вахтенный командир, разрешите выбросить мусор!

От такого крика я прямо опешил, а потом меня взяла ужасная досада — ведь я предупредил нижнюю вахту, наверху так тихо, и вдруг подобное безобразие! Я пнул ногой ведро, которое тут же загремело вниз в люк, и так зарычал на Маца: "Вон с мостика!", что он, по-моему, догнал упавшее вниз ведро.

Дальнейшие события разворачивались следующим образом. Бледный перепуганный Мац побежал прямо к Лунину и доложил ему:

— Товарищ командир! Старпом дерется!

То есть как дерется? — изумленно спросил Лунин. — Что он, пьяный, что ли?

— Не знаю, но он дерется!

— Черт знает, что такое!

Лунин оделся и поднялся на мостик.

— Старпом, в чем дело, чего ты дерешься?

— Товарищ командир, я не могу с Вами разговаривать, — ответил я.

— То есть как это? Почему ты вдруг не можешь? — изумленно спросил Лунин.

— Смените меня. Я на вахте и говорить с Вами не могу. Пусть меня сменит Ужаровский, — сказал я.

— Черт знает, что такое! — сказал Лунин и ушел вниз.

Через 20 минут, отстояв в темноте положенное время, наверх вышел Ужаровский и спросил недоуменно меня:

— В чем дело, что случилось?

Я коротко объяснил ему. Он сказал:

— Ну, помогай тебе бог!

И я сошел с мостика, сдав ему вахту.

Лунин ждал меня в своей каюте и, когда я появился, спросил:

— Старпом, ты понимаешь, такие штуки команда никому простить не может и тебе, возможно, придется

расстаться с кораблем?

— Да, товарищ командир, я это понимаю, — сказал я.

— Тогда по возвращении на базу напиши рапорт о своем желании перейти служить на другую лодку.

— Хорошо, товарищ командир, я это сделаю.

— Ну, а теперь скажи мне, чего ради ты его побил?

— Я его не бил, товарищ командир, я ударил ногой по ведру, а он просто перепугался!

— Но хоть за что ты его так шуранул с мостика?

— Товарищ командир, это длинный разговор…

— Ничего, мне это интересно, — сказал Лунин, — я тебя слушаю, давай рассказывай….

— Товарищ командир, у верхней вахты, обеспечивающей нашу безопасность в надводном положении, единственные "технические средства" наблюдения — это глаза, уши и чувство высокой ответственности или, если угодно, совести каждого наблюдателя. При существующих порядках мы, во-первых, накладываем на верхнюю вахту кучу совершенно ненужных, несвойственных ей обязанностей, чем отвлекаем ее от наблюдения, и, во-вторых, создаем такую обстановку на мостике, что удивительно, как наблюдатели могут хоть что-нибудь заметить. А ведь обстановка с каждым днем становится все сложнее. Фашистские лодки ждут нас уже у выхода из Кольского залива. Хоть мы и не знаем точно, отчего погибают наши лодки, но можно с большой степенью достоверности предположить, что основная опасность для лодки — это необходимость длительного пребывания в надводном положении, где она наиболее уязвима. В подводном положении ей страшны, пожалуй, только мины. Вы не сочтите за обиду, что я говорю Вам такие знакомые вещи, но я много думал над этим и пришел к заключению, что верхняя вахта в ее теперешней организации — это наше самое слабое место и в наших силах это положение исправить. Мы можем резко поднять бдительность и эффективность несения верхней вахты и мы обязаны это сделать!

— А что ты конкретно предлагаешь? — спросил Лунин, внимательно меня слушавший.

И я изложил ему свою идею, выстраданную еще в период службы на "К-2" и отвергнутую в свое время Уткиным.

Лунин долго сидел задумавшись, затем задал несколько вопросов по уточнению организации, потом снова задумался. Я сидел и ждал его решения. Вдруг Лунин спросил:

— Старпом, только честно, Мац получил ногой по ведру или по своему "котелку"?

— Товарищ командир, ей-богу, только по ведру!

— Ну, тогда одевай китель с орденами и иди за мной!— сказал Лунин.

Лунин тоже одел китель с орденами и мы с ним прошли по всей лодке, собирая в отсеках весь свободный от вахты личный состав. В каждом отсеке Лунин объявлял о том, что им принят и утвержден новый порядок организации службы и особенно верхней вахты при нахождении лодки в надводном положении, а затем передавал слово мне для подробного разъяснения новой организации. После меня Лунин снова говорил о необходимости особо бдительного несения службы верхней вахтой, подчеркивал важность обеспечения наилучших условий для этого — чтобы никто и думать не смел отвлекать верхнюю вахту криками, шумом, обращением и т.п. Тут же он подчеркнул тяжесть несения верхней вахты, необходимость обеспечения отдыха, просушки одежды и т.д. Попутно Лунин высмеял Маца, сказав, что тот звон ведра перепутал со звоном своей головы, когда летел вниз по трапу.

Конечно, головы наблюдателей верхней вахты тут же от гордости задрались выше некуда. Их так возвысили, такое придали им значение, что "скисли" даже мотористы, полагавшие, что их труд самый тяжелый (так и было на самом деле). Впрочем, все скоро сошлись на том, что каждый должен быть бдительным и ответственным на своем месте и если хоть один "протабанит", то всем будет плохо и даже еще хуже».

18 августа нас ждало невезение. В 00.00 была начата и в 04.05 закончена зарядка аккумуляторной батареи. В 07.07 — срочное погружение. Лодку удифферентовали на глубине 20 м с заполненной шахтой подачи воздуха к дизелям. В 10.34 начали и в 12.51 окончили форсирование минного поля противника. В 13.25 всплыли под перископ — горизонт чист. В это время вышли из строя электроуказатели положения горизонтальных рулей, удалось их исправить только в 15.30.

В 17.08 акустики доложили о шумах винтов катеров МО

противника, которые в 18.40 были видны и в перископ. Они явно занимались поиском подводных лодок, ходили переменными курсами, время от времени застопоривая ход и прослушивая горизонт. Наверху был полный штиль, запас электроэнергии аккумуляторной батареи подходил к концу, поэтому Лунин принял решение повернуть к выходу из пролива, поднырнув еще раз под минным заграждением, уйти к северу для зарядки аккумуляторной батареи и еще раз попробовать исправить повреждение шахты подачи воздуха к дизелям.

В 19.09 лодка повернула к выходу из пролива. В 19.25 начали погружение на глубину. В 21.00 лодка начала форсирование минного заграждения на глубине до 85 м и в 23.30 заграждение было преодолено. В 23.47 всплыли под перископ, ничего не было обнаружено. И тут была совершена ошибка: для подготовки к пуску дизелей вода из шахты подачи воздуха была спущена в трюм V отсека и трюмные помпы № 2 и № 3 были запущены на осушение этого трюма. Конечно, лодка стала «легка» и начала быстро всплывать. Чтобы удержать ее на глубине, дважды заполняли, а затем продували цистерну быстрого погружения. Кое-как в 00.50 19 августа удалось осмотреть горизонт в перископ. По курсовому углу 160° правого борта на расстоянии 40 каб. были обнаружены два СКР противника, идущие в строе кильватера курсом ост. Здесь была совершена еще одна ошибка: командир скомандовал погружение на 20 м. Вода вновь ринулась в поврежденную шахту подачи воздуха, лодка стала «тяжела», дифферент пошел на корму, вода в трюме У отсека полилась также в корму 15-метрового трюма, усугубляя дифферент. Конечно, атака стала невозможной. С колоссальным трудом лодку удалось выровнять.

В вахтенном журнале запись: «Торпедная атака не удалась из-за неуправляемой ПЛ. Командир ПЛ "К-21" Н. Лунин».

К тому же был окончательно исчерпан запас электроэнергии аккумуляторной батареи.

В 01.30 всплыли под перископ, в районе зарядки ничего не обнаружено. В 02.00 продута средняя группа ЦГБ, лодка всплыла в позиционное положение. В 03.00 окончена подсушка всех трюмов и выгородок, начата зарядка аккумуляторной батареи. Инженер-механик Браман и командир отделения трюмных Куфаев еще раз внимательно осмотрели шахту подачи воздуха к дизелям. Исправить в море ее повреждения — восстановить круговую форму смятой прочной трубы, да еще так, чтобы прижать друг к другу прочные фланцы, также изуродованные давлением и с порванными болтами, — оказалось совершенно невозможным. В 13.10 была закончена зарядка аккумуляторной батареи, пополнен

запас воздуха высокого давления.

Инженер-капитан 3 ранга В.Ю. Браман, инженер-механик ПЛ. Совершил на ПЛ пять боевых походов

Инженер-капитан 3 ранга В.Ю. Браман, инженер-механик ПЛ. Совершил на ПЛ пять боевых походов

В 15.40 подсушены все трюмы и выгородки, лодка провентилирована, выброшен мусор. В 18.12 — срочное

погружение, задраен рубочный люк и открыта вахта акустиков.

На этот раз прошлые ошибки были учтены, получен некоторый опыт и дело пошло на лад. Поскольку шахта подачи воздуха стала сразу заполняться водой, тут же была пущена главная осушительная помпа на откачку воды из уравнительной цистерны № 1. Через некоторое время начали откачивать воду и из уравнительной цистерны № 2, лодка была удифферентована на глубине 75 м с заполненной шахтой и начато форсирование минного заграждения.

В 20.22 заграждение было форсировано, в 21.50 всплыли под перископ и сразу же по курсовому углу 140° правого борта на расстоянии 30-35 каб. командир заметил дымы, а затем и корабли противника: два СКР и минный заградитель. Корабли шли с моря в южном направлении в строю пеленга. Торпедная атака! Лунин начал маневрирование, скомандовав подготовить к стрельбе и носовые, и кормовые торпедные аппараты.

Противник, видимо следуя фарватером в минном заграждении, повернул вправо, придя на курсовой угол 180°, поэтому командир атаковал его в 22.13 кормовыми торпедными аппаратами с дистанции 22-23 каб. Четыре торпеды пошли к минзагу и через 3 минуты 6 секунд из отсеков и от акустика поступили доклады о трех взрывах торпед.

В 22.25 командир вновь осмотрел горизонт в перископ. По курсовому углу 140° примерно в 25-30 каб. курсом ост шел СКР противника. Одного СКР и минзага не было видно. Командир решил повторить атаку. Торпедная атака! Лунин развернул лодку на носовые аппараты. В 22.35 всплыли под перископ, СКР находился уже по курсовому углу 30° на расстоянии 20 каб. «Аппараты, товсь!» В 22.38 — «Аппараты, пли!» Четыре торпеды помчались к СКР.

Через 2 минуты 30 секунд из отсеков и от акустика Алексея Веселова поступили доклады о взрыве двух торпед. Через 9 мин лодка всплыла под перископ, тщательно осмотрели горизонт. Видимость хорошая, море 4 балла, на широте 70° — белые ночи. Никого нет!

Из факта встречи в 18.08 двух СКР, атака которых не удалась из-за неуправляемости лодки, а затем встречи в 19.08 двух СКР и минзага, возвращавшихся с моря, шедших в строгом кильватерном строю и строго маневрировавших, Лунин сделал вывод о наличии в этом районе минного заграждения и прохода в нем, о чем и донес командующему СФ.

В двух атаках торпеды в торпедных аппаратах были израсходованы. Для перезарядки торпедных аппаратов и зарядки аккумуляторной батареи лодка в 23.16 приготовилась к

глубоководному погружению и в 23.20 начала форсирование минного заграждения на глубине 75 м, направляясь на северную кромку позиции. 20 августа в 03.10 лодка прошла под минным заграждением, в 04.13 всплыла под перископ. Осмотр горизонта — ничего не обнаружено. В 04.17 лодка всплыла в позиционное положение, в 04.27 продут главный балласт, пущены компрессоры на подкачку баллонов воздуха высокого давления, подсушены трюмы. В 06.05 — срочное погружение.

Начата и в 12.00 закончена перезарядка носовых торпедных аппаратов. Торпедный аппарат № 4 не заряжен по причине деформации направляющих дорожек в его трубе. В 13.21 лодка всплыла под перископ, ничего не обнаружено. Продут главный балласт, лодка начала поиск противника в надводном положении, погрузившись только раз, в 19.26, чтобы уклониться от самолета.

В 20.38 начата и в 01.55 21 августа окончена зарядка аккумуляторной батареи. Получено приказание командующего СФ вернуться в базу. По пути в базу лодка встреч с противником не имела, кроме самолетов, от которых уклонялась погружением. Были обнаружены плавающие мины, уничтожить которые не было возможности.

Выводы командира ПЛ

1. Необходимо усилить крепление шахты подачи воздуха к дизелям.

2. Указание — при подходе к берегу считать опасной полосу шириной 5 миль и форсировать ее на глубинах 70-90 м — себя оправдало.

3. Подводной лодкой уничтожены два СКР (800 т) и минзаг (3000 т), ибо при такой видимости за время нахождения ПЛ с опущенным перископом (9-10 минут) уйти им за пределы видимости не было возможности. Факт движения кораблей, а затем отсутствия на воде минзага и двух СКР наблюдался несколькими людьми.

Из вахтенного журнала ПЛ «К-21»

Суббота, 22 августа

00.05. При замере силы ветра у старшины 2 статьи Петра Погорелова сдуло ветром за борт суконную фуражку.

12.30. Во время сигнальной вахты сдуло за борт зюйдвестку и

подшлемник у краснофлотца Федора Малышева.

18.30. За время боевого похода разбита фарфоровая посуда: 1 суповник, 5 тарелок глубоких, 4 тарелки мелких, 3 тарелки десертных, 7 перечниц, 7 солонок, 10 стаканов.

Воскресенье, 23 августа

00.00, Переход с позиции в крейсерском положении в главную базу Полярное.

05.05. Поднят Военно-Морской флаг.

06.29. Катера МО вступили в эскорт.

06.35. Вошли в Кольский залив. Катера МО окончили эскортирование.

08.11. В Екатерининской гавани произведен троекратный салют из кормового 100-мм орудия.

08.23. Пришвартовались левым бортом *к* пирсу № 1.

08.27. Личный состав собрался на кормовой палубе на митинг

Август 1942 года. П7 «К-21» вернулась из шестого боевого похода. Слева направо: командующий СФ адмирал А Г. Головко, помощник командира ПЧ З.М.Аованов, военком С.А. Лысов, командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А ЛУНИН

Август 1942 года. ПЛ «К-21» вернулась из шестого боевого похода. Слева направо: командующий СФ адмирал А. Г. Головко, помощник командира ПЛ З. М. Арванов, военком С. А. Лысов, командир ПЛ «К-21» Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. ЛУНИН

08.30. На лодку прибыли командующий флотом вице-адмирал Головко и командир бригады контр-адмирал Виноградов для участия в митинге.

08.45, Митинг закрыт.

09.45. После обхода лодки и разговора с личным составом отбыли командующий флотом вице-адмирал Головко и командир бригады контр-адмирал Виноградов.

15.30. Прибыли для поздравления личного состава дивизионный комиссар Торик, бригадные комиссары Козлов и Юдин, член ЦК ВКП(б) т. Митин.

15.50. Отбыли тт. Торик, Козлов, Юдин и Митин.

Рассказывает Зармайр Арванов

«Сразу после возвращения из похода я доложил Лунину, что в соответствии с его указаниями мною написан рапорт о желании перевестись на другую лодку. Он посмотрел на меня и сказал:

— Старпом, рапорт пока оставь у себя. Это первое. Второе — кто сегодня дежурный по лодке?

— Браман, — ответил я,

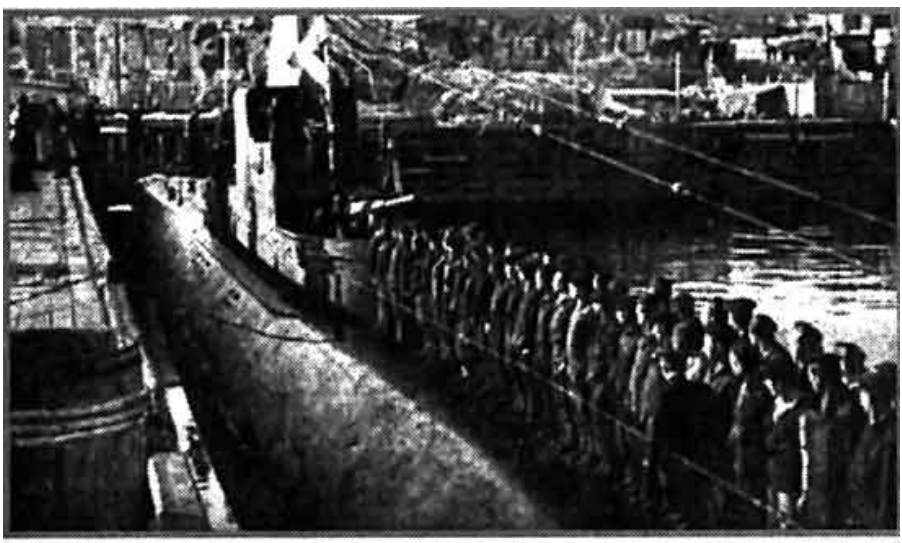
— Вот и хорошо! Передай всем командирам, что я их приглашаю сегодня в ресторан. А заодно подумай; я, командир и бывший капитан Совторгфлота, приглашаю тебя, старпома, в ресторан. Во-первых, часто ли такое бывает? А во-вторых, что это может означать, как по-твоему?

Действительно, такое бывало нечасто. И это многое значило».

Командование засчитало лодке боевой успех потопление минзага и двух СКР. На рубке появилась цифра «9».

НАГРАЖДЕНИЕ ЭКИПАЖА

Командующий Северным флотом своими приказами № 027 и № 028 от 24.08.42 г. за шесть успешных боевых походов, две минные постановки во вражеских водах, торпедирование и потопление шести кораблей и судов противника, спасение ПЛ «Щ-402» и атаку «Тирпица» наградил экипаж лодки орденами и медалями. Наградные листы, хранящиеся в Центральном военно-морском архиве, очень скупо, так сказать, в телеграфном стиле рассказывают о тех, кто был удостоен награды.



Построение личного состава ПЛ «К-21» для встречи на борту командующего КФС вице-адмирала А. Г. Головко после возвращения из боевого похода (14.08–23.08.42 г.), в котором были потоплены минный заградитель и два сторожевых корабля

Построение личного состава ПЛ «К-21» для встречи на борту командующего КФС вице-адмирала А. Г. Головко после возвращения из боевого похода (14.08 — 23.08.42 г.), в котором были потоплены минный заградитель и два сторожевых корабля

Однако живы еще члены экипажа, которые совершили эти походы, памятны их рассказы о событиях, происходивших при

этом. Конечно, устный рассказ — это не документ, но эмоциональная окраска, пыл и страсть рассказчика дают, порой, больше для понимания сути и значимости события, чем сухие и однообразные термины и казенные обороты официального документа.

Хотелось бы еще раз показать воинское мастерство моряков, их мужество, самоотверженность, героизм, любовь к Родине и ненависть к врагу, что порой трудно, а иногда и неуместно в описаниях боевых походов. Поэтому здесь, рассказывая о наградах и награжденных, неправильно было бы ограничивать себя только тем, что написано в наградных листах. С другой стороны, писать о каждом награжденном в отдельности значило бы повторяться, особенно если речь идет о моряках одной и той же группы. Наилучшим выходом из положения будет, пожалуй, рассказ о каждой группе специалистов и ее награжденных.

Начнем с верхней вахты. Уже говорилось об особой ответственности верхней вахты и ее значимости для успешных боевых действий и уклонения от опасности. Новый старпом Зармайр Арванов постарался перестроить службу верхней вахты, внедрить порядок, наилучшим образом соответствующий ее задачам. Но и до него сигнальщики старались нести вахту исправно, хотя порядок на мостике нуждался в улучшении. Необходимо еще раз отметить особо трудные для верхней вахты погодные условия Баренцева и Норвежского морей. В зимнее время (с ноября по март) в среднем бывает 10-15 штормов в месяц и длинные темные непроглядные ночи. Очень часты снежные заряды и туманы. Уже упоминалось о том, что средняя температура воздуха в марте — порядка минус 30°С. Зато в летнее время — другая опасность: в июне и июле — круглые сутки день, в апреле — мае и августе — сентябре — белые ночи. Но и в это время температура воздуха не поднимается выше + 8°С. Если в темное время года вахте мешает наблюдать сама темень, холод, ветер, брызги волн, снег, туман, то в светлое время сама лодка слишком хорошо видна в надводном положении, а в штилевую погоду далеко виден даже бурунчик от перископа.

Верхняя вахта была на высоте все походы. Орденом Ленина был награжден старший краснофлотец Иван Фокеев, проявивший в походах исключительную бдительность. Он заметил на поверхности моря три воздушных пузыря — вражеская лодка стреляла по «К-21» торпедами — и след торпед. Вахтенный командир Владимир Ужаровский мгновенно отреагировал — развернул лодку и прибавил ход. Торпеды прошли в 1/2 каб. от борта лодки. В последнем походе Фокеев своевременно заметил две плавающие мины по курсу лодки, которая смогла уклониться

от опасности. Пять раз он замечал на предельной дальности самолеты врага и лодка вовремя погружалась.

Август 1942 года. Митинг на лодке после возвращения из шестого боевого похода. Утоплены минный заградитель и два сторожевых корабля противника. Командующий флотом объявил, что лодке засчитан ранее достигнутый боевой успех – эсминец, утопленный при атаке на линкор «Тирпиц»

Август 1942 года. Митинг на лодке после возвращения из шестого боевого похода. Утоплены минный заградитель и два сторожевых корабля противника. Командующий флотам объявил, что лодке засчитан ранее достигнутый боевой успех — эсминец, утопленный при атаке на линкор «Тирпиц»

Орденом Красного Знамени был награжден краснофлотец Григорий Ашурко. В походе по оказанию помощи ПЛ «Щ-402» в течение 40 часов непрерывного поиска на полных ходах штаб

четыре раза давал новые точки нахождения «щуки». Столько народу глядело во все глаза, а с большой дистанции в плохую видимость первым увидел «щуку» Гриша Ашурко. Он также обнаружил прямо по курсу корабля плавающую мину, своевременно обнаружил вражеский пикировщик, пытавшийся бомбить лодку.

Орденами Красной Звезды были награждены командир отделений комендоров старшина 2 статьи Борис Сидоров, который, неся сигнальную вахту, обнаружил две плавающие мины, два вражеских самолета, и комендор краснофлотец Павел Шорников, который также проявил отличную бдительность на сигнальной вахте, своевременно обнаруживая плавающие мины и самолеты врага.

Медалью «За отвагу» был награжден комендор краснофлотец Федор Малышев, стоявший сигнальную вахту и обнаруживший плавающую мину и два самолета противника.

Старшина группы комендоров главстаршина Георгий Сорокин отлично знал и содержал в порядке пушки, отлично обучал артиллерийскую прислугу, благодаря чему мотобот во втором походе был уничтожен двумя залпами. Он также был награжден медалью «За отвагу».

Боцман мичман Тимофей Иванович Соловей был награжден орденом Красного Знамени. Управляя горизонтальными рулями, он обеспечил успешное выполнение торпедных атак, уверенно и быстро обеспечивал маневры лодки по глубине, в том числе срочное погружение. Проявил замечательное мастерство, хладнокровие и храбрость в сложных ситуациях управления лодкой при аварийных заполнениях цистерны быстрого погружения, шахты подачи воздуха к дизелям и уравнительных цистерн, при аварийных дифферентах лодки. Был исключительно дисциплинированным, после командира лодки был самым уважаемым на лодке человеком.. Неоднократно избирался секретарем партийной организации лодки, постоянно избирался в состав бюро партийной организации.

Лето 1943 года. Тренировки торпедистов.
На фото: справа – капитан-лейтенант Владимир Ужаровский,
слева – Виктор Глухарев, внизу – Болеслав Петраго,
между торпедными аппаратами – мичман Петр Гребенников

Лето 1943 года, Тренировки торпедистов.На фото: справа — капитан-лейтенант Владимир Ужаровский, слева — Виктор Глухарев, внизу — Болеслав Петраго, между торпедными аппаратами — мичман Петр Гребенников

Группа торпедистов своей отличной работой обеспечила приготовление торпед, заряжание и подготовку к стрельбе торпедных аппаратов, своевременную их перезарядку. Все торпеды уверенно выходили из торпедных аппаратов, шли точно к цели. Старшина группы мичман Петр Гребенников и старший торпедист старший краснофлотец Иван Жуков, готовивший к выстрелу торпедные аппараты и торпеды, которые пошли на вражеский ЛК «Тирпиц», были награждены орденами Красного Знамени. Командир отделения торпедистов старшина 3 статьи Николай Фадеев был награжден орденом Красной Звезды. Минер старший краснофлотец Григорий Вовк отлично подготовил мины и минно-сбрасывающее устройство; две минные постановки в

водах противника были выполнены без единого отказа. Кроме обязанностей минера, Вовк нес боевую торпедную вахту в VII отсеке, готовил торпедные аппараты для торпедирования ЛК «Тирпиц», Он также был награжден орденом Красной Звезды.

Большое мастерство и самообладание проявили в боевых походах акустики лодки. По сравнению с современными могучими гидроакустическими и гидролокационными комплексами подводных лодок гидроакустику «катюши» нельзя назвать иначе, как примитивной. Но воевать было нужно, а другого ничего не было. Отдадим должное нашим гидроакустикам со своей скромной аппаратурой они умудрялись слышать все, что нужно: своевременно обнаруживали шумы винтов кораблей противника, своими докладами о курсовых углах шумов в большой степени помогали командиру ПЛ ориентироваться в обстановке и принимать решения по торпедной атаке или уклонению от бомбежки. Они же фиксировали попадание торпед во вражеские корабли, они же страдали от взрывов глубинных бомб. В наградном листе на командира отделения акустиков старшину 2 статьи Алексея Веселова написано: «В последнем боевом походе в огромной степени обеспечил успех атаки по ЛК "Тирпиц", давая в сложных условиях нахождения внутри эскадры противника пеленги как на ЛК «Тирпиц», так и на корабли охранения». Веселов был награжден орденом Красной Звезды. Молодой акустик-ученик краснофлотец Александр Сметанин пошел в свой первый боевой поход, но хорошо нес вахту и именно он первым обнаружил издалека шум эскадры и предопределил этим возможность торпедной атаки. В перископ не было видно эскадры в течение 25 мин, но лодка неуклонно шла на шум. Сметанин также был награжден орденом Красной Звезды.

За свою самоотверженную и неутомимую работу по обеспечению надежной связи со штабом были награждены радисты старшина группы главстаршина Павел Горбунов — орденом Красного Знамени, старшина 2 статьи Гавриил Ильяшенко и краснофлотец Иван Базанов — орденами Красной Звезды. Отличная работа связистов помогла английским и советским конвойным кораблям нагнать и уничтожить один и подбить два из трех миноносцев, нападавших на «К-21».

Командир отделения штурманских электриков старшина 1 статьи Николай Мухин награжден за обеспечение бесперебойной работы штурманской материальной части во время боевых походов ПЛ.

На долю трюмных в последних походах пришлось особенно много испытаний: поломка кингстона ЦБП, негерметичность

уравнительной цистерны, разрушение шахты подачи воздуха к дизелям, аварийные дифференты из-за несрабатывания машинки клапанов вентиляции БЦ № 12 и № 13 и др. Орденом Ленина был награжден командир отделения трюмных старшина 2 статьи Матвей Карасев. Он отважно действовал в опасных ситуациях, был изобретателен, находил выход из очень сложных положений. Благодаря его инициативе и мастерству боевой поход лодки был продолжен и выполнено боевое задание. Мастерски действовал при обеспечении срочных погружений лодки, предотвращении опасных дифферентов. Был неутомим, являлся примером для всего личного состава. Орденом Красной Звезды был награжден старшина 2 статьи Владимир Куфаев, обеспечивший бесперебойную работу компрессоров ВВД, которые сам же и ремонтировал перед походом. Он же обеспечил бесперебойную работу электродистилляторов пресной воды, когда пришлось откачать запас пресной воды за борт. Мастерски действовал при срочных погружениях. Медалями «За отвагу» были награждены старшина группы трюмных главстаршина Сергей Балуков и трюмные краснофлотцы Андрей Григорьев и Виктор Парфенов. Они отлично обслуживали механизмы и в боевой обстановке вели себя храбро.

Орденами Красного Знамени были награждены старшина группы электриков главстаршина Василий Козлов и командир отделения старшина 2 статьи Николай Суслов. Козлов обеспечил бесперебойную работу электромеханизмов в боевой обстановке, проявил сообразительность и знание техники, командуя VI отсеком. Суслов проявил мужество в боевой обстановке, инициативу при обеспечении безотказной работы электромеханизмов в центральном посту. Орденами Красной Звезды были награждены краснофлотцы Иван Шевкунов, Иван Глобенко, Владимир Конаков, Николай Воронов, медалями «За отвагу краснофлотцы Олег Благов и Игнат Саленко. Шевкунов обеспечил эксплуатацию 1-й группы аккумуляторной батареи и электромеханизмов II отсека, первым услышал и доложил о взрыве торпед, нацеленных на ЛК «Тирпиц». Глобенко обеспечил эксплуатацию 2-й группы аккумуляторной батареи и электромеханизмов IV отсека. Оба они входили в артрасчет кормовой 100-мм пушки и храбро исполняли обязанности наводчиков. Конаков, Благов, Воронов несли вахту на главных ходовых станциях, обеспечивая четкое маневрирование лодки под электромоторами, а в надводном положении обеспечивали зарядку аккумуляторной батареи, вели себя мужественно.

В группе мотористов были награждены орденом Красного Знамени старшина группы мичман Василий Сбоев и старший

моторист старшина 2 статьи Анатолий Шандорин, орденом Красной Звезды — старшие краснофлотцы Михаил Свистунов и Виталий Майоров, медалями «За отвагу» — командир отделения старшина 2 статьи Николай Коконин и краснофлотец Иван Мац. Все мотористы вели себя героически во время подготовки и проведения поиска «Щ-402», когда дизели были собраны в рекордно короткий срок и работали непрерывно на полных ходах в течение трех суток без единого сбоя. Здесь особенно отличился Николай Коконин, работавший отлично на сборке и регулировке, а затем неся вахту у работавших дизелей. Он показал пример замечательного мастерства и самоотверженности, Мац и Свистунов отличились, когда сбивали в надстройке окаменевшую морскую соль с приводов закрытия газоотводных захлопок, возвращая лодке возможность погружения, и очень вовремя — сразу после их героических действий лодка смогла погрузиться и уйти от нападения трех вражеских эсминцев. Сбоев, Шандорин и Свистунов сумели в море отремонтировать масляный насос и сделать заново (!) из подручных средств магистраль крейцкопфной смазки дизеля с давлением горячего масла 15 (!) кг/см^2. Майоров был «хозяином» вспомогательного дизеля 38.К-8, или, как его называли, «ишака». Как и положено ишаку, этот двигатель работал гораздо больше, чем главные дизели, обеспечивая и зарядку, и надводный ход лодки, особенно в сильно штормовую погоду, когда ход под главными дизелями был или опасен, или не нужен для корабля. И Майоров обеспечил бесперебойную и безотказную работу этого дизеля.

Медалями «За отвагу» были награждены корабельный кок краснофлотец Михаил Чистяков и строевой краснофлотец Мордка Мармер.

Был награжден и командный состав лодки. Орденами Красного Знамени были награждены:

— командир БЧ-V инженер-капитан 3 ранга Владимир Браман. Он показал себя замечательным мастером дифферентовки и управления лодкой, особенно в аварийных ситуациях. Будучи помфлагмеха бригады, обеспечивал боевые походы ПЛ «М-176» и «С-102». Проделал большую работу по улучшению организации службы в БЧ-V. Проявил мужество и был примером для других в боевой обстановке;

— военком (замполит) старший политрук Сергей Лысов. «В боевой обстановке ведет себя смело и решительно, в трудные минуты умеет поднять дух личного состава на выполнение боевого задания командования» — так было сказано в наградном листе;

— фельдшер лодки старший фельдшер Иван Петруша.

Проделал большую работу по уходу за больными и ранеными. Добился прекращения желудочных заболеваний в походе; весь личный состав вернулся из похода здоровым и бодрым. Свое мужество, храбрость, преданность воинскому долгу и долгу медика доказал не только в походе ПЛ, но и раньше, участвуя в неравном бою СКР «Туман» с тремя немецкими эсминцами. Был трижды ранен и контужен в том бою и, тем не менее, оказывал помощь раненным и контуженным из команды «Тумана». За боевой поход ПЛ и участие в атаке ЛК «Тирпиц» командование бригады ПЛ представило Петрушу к ордену Отечественной войны I степени. Но командующий флотом наградил Ивана Трофимовича орденом Красного Знамени;

— лейтенант Валентин Мартынов, командир рулевой группы, за отличное выполнение своих штурманских обязанностей, ведение боевой прокладки курса корабля при атаке ЛК «Тирпиц» был награжден орденом Красной Звезды.

За отличное выполнение воинского долга, проявленные боевое мастерство, храбрость и мужество были награждены:

— орденами Красного Знамени штурман старший лейтенант Михаил Леошко, командир группы движения старший инженер-лейтенант Иван Липатов, командир лодки Герой Советского Союза капитан 2 ранга Николай Лунин, командир торпедной группы лейтенант Василий Терехов;

— орденами Красной Звезды старпом капитан-лейтенант Зармайр Арванов, дублер командира торпедной группы лейтенант Алексей Котов.

Приказ командующего флотом о награждении экипажа ПЛ «К-21» орденами и медалями был подписан 24 августа утром и к обеду был уже в бригаде, благо от КП командующего до бригады меньше километра пути. Уже было известно, что награждение будет проводиться военным советом Северного флота в помещении столовой бригады. Особо были предупреждены и усиленно готовились к вечеру награжденные. В наряды по лодке и по базе пошли те, кто на этот раз не был награжден. Все чистились, гладились, драили обувь, наводили порядок в форме, надевали прежние награды и знаки отличия, чтобы быть в полном порядке в такой торжественный день.

Вручение прошло и торжественно, и очень трогательно. Командующий флотом и член военного совета поблагодарили экипаж за верную службу Родине, за доблесть, геройство и морскую лихость. Командующий вручил ордена и медали. Состоялись небольшой, но очень хороший концерт и товарищеский банкет. Моряки вернулись с банкета радостные и оживленные. Друзья поздравили героев, кое-кто даже сумел по

этому поводу немного «принять на грудь».

Август 1942 года. Командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко прикрепляет орден Красного Знамени к кителю Героя Советского Союза Н. А. Лунина, награжденного за атаку линкора «Тирпиц» и потопление эсминца охраны эскадры

Август 1942 года. Командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко прикрепляет орден Красного Знамени к кителю Героя Советского Союза Н. А. Лунина, награжденного за атаку линкора «Тирпиц» и потопление эсминца охраны эскадры.

Август 1942 года. Команда поздравляет своего командира Героя Советского Союза Н. А. Лунина, награжденного орденом Красного Знамени за атаку линкора «Тирпиц»

Август 1942 года. Команда поздравляет своего командира Героя Советского Союза Н. А. Лунина, награжденного орденом Красного Знамени за атаку линкора «Тирпиц»

Но назавтра наступили опять, как говорится, суровые будни — нужно было быстро подготовить корабль к новому походу, исправить повреждения, полученные им в море, срочно заняться минно-сбрасывающим устройством, отремонтировать торпедный аппарат № 4, в который не пошла торпеда при перезарядке в море. Для этого лодку перевели к плавмастерской «Красный горн» в Пала-губу. Снова на лодке появился главный конструктор проекта М. А. Рудницкий, приехал из Мурманска представитель минно-торпедного отдела И. М. Либенштейн. На лодку пришла группа кинооператоров Союзкино во главе с Ошурковым —

страна должна была знать своих героев.

Рассказывает лейтенант Василий Терехов

«Очень неприятной и неудобной особенностью конструкции минно-сбрасывающего устройства была невозможность надежного определения и устранения причин негерметичности минно-сбрасывающих люков в сухом доке даже при неоднократном его заполнении и осушении, то есть при всплытии и обратной посадке на кильблоки всех докуемых в камере кораблей или хотя бы только одной лодки. Более удобным, хотя и рискованным способом для ремонта люков минно-сбрасывающего устройства на плаву оказалось заведение пластыря на люки с наружной стороны корпуса лодки после открытия люков и продувания минно-балластной цистерны.

Когда пластырь заведен, необходимо загерметизировать центральный пост и, сняв давление с минно-балластной цистерны, убедиться в герметичности посадки пластыря, отдраить нижний минно-погрузочный люк на крыше цистерны, спуститься через него в цистерну и начинать работу с устройством и люками.

Все было выполнено правильно, в цистерну спустились старшина 2 статьи Николай Фадеев, краснофлотец Григорий Вовк и я. Мы отрегулировали кинематику подачи мин к люкам и начали работать с механизмом открытия и закрытия люков. Выправляя небольшой перекос ограничителя передвижения люка, Вовк работал кувалдой. Глупая случайность чуть не привела к ЧП, а может быть и к трагедии. Кувалда внезапно соскочила с ручки и упала на парусину пластыря. Пластырь отжался от края люка и вода хлынула в цистерну.

По моей команде Фадеев и Вовк ринулись из цистерны наверх в отсек. Я выскочил последним, успев промокнуть по пояс, и заорал благим матом инженер-механику Ивану Липатову, который нас страховал в отсеке: "Давай воздух!" Липатов дал воздух в отсек и остановил поступление, а затем и вовсе выдавил воду из цистерны.

Поскольку мы практически закончили ремонт и

регулировку, люки после ухода воды закрылись плотно. В итоге ЧП была только одна ушедшая на дно бухты кувалда, мои промокшие брюки и сапоги, полные воды. Больше всех переживал происшедшее главный конструктор Рудницкий, который был, пожалуй, и больше всех перепуган».

По всем остальным частям подготовка лодки прошла благополучно благодаря усилиям старпома Арванова, командиров боевых частей и старанию всего личного состава, воодушевленного награждением.

18 августа 1942 года

погибла подводная лодка

«М-173»

СЕДЬМОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (31 АВГУСТА - 21 СЕНТЯБРЯ 1942 ГОДА)

В связи с оживлением в летний период 1942 года советского судоходства в Арктике и предстоящим переходом с Тихоокеанского на Северный флот лидера «Баку» и эсминцев «Разумный» и «Разъяренный» немецкое командование направило в Карское море тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и пять ПЛ для ударов по караванам судов, а также по портам Диксон и Амдерма.

16 августа «Адмирал Шеер» вышел из Нарвика. Обогнув северную оконечность Новой Земли, он проник в Карское море. 25 августа в районе к юго-западу от архипелага Норденшельд он напал на советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков и, пользуясь подавляющим преимуществом в мощи артиллерии, утопил его. Однако капитан «Сибирякова» Качарава сумел до гибели парохода сообщить по радио на о. Диксон о нападении на него фашистского рейдера.

Командованию СФ стало известно о рейдере. На о. Диксон полетела шифровка. Под руководством военкома Северного отряда полкового комиссара Василия Бабинцева гарнизон о. Диксон сумел в короткий срок установить на причале два 152-мм орудия и 27 августа вместе с пароходом «Революционер» и СКР «Дежнев» геройски отбился от атак рейдера. «Адмирал Шеер» получил несколько прямых попаданий и ушел от Диксона, прикрываясь дымовой завесой.

Командующий Северным флотом решил перехватить и уничтожить фашистский рейдер, выслав против него нашу ПЛ.

Рассказывает Зармайр Арванов

К исходу 30 августа лодка была подготовлена к походу, На этот раз мною был учтен урок, преподанный ранее командиром, да и личный состав готовился к походу более тщательно. Штурман Михаил Леошко все эти дни был озабочен изучением нового района плавания — Карского моря. Боцман мичман Тимофей Иванович Соловей получил на базе и притащил на лодку для вахты на мостике брюки и куртки из оленьих шкур. Мы все примерили эти необычные для нас костюмы и всем они очень понравились.

Август 1942 года. ПЛ «К-21» идет в седьмой боевой поход. На мостике– командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин и замполит ПЛ батальонный комиссар С. А. Лысов

Август 1942 года. ПЛ «К-21» идет в седьмой боевой поход. На мостике — командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин и замполит ПЛ батальонный комиссар С. А. Лысов

> В 22.00 на лодку пришел командующий флотом вице-адмирал Головко в сопровождении офицеров штаба. Обходя отсеки, он, как обычно, был в хорошем настроении, много шутил с краснофлотцами и старшинами, желал всем успехов и здоровья, благополучного возвращения в базу. Поднявшись на мостик, командующий спросил Лунина: "Ну, как у вас Арванов, товарищ Лунин?" Скрывая улыбку и делая серьезное лицо, Лунин ответил командующему: "Ничего, трудно ему, но привыкает. Подводник из него получится". Командующий крепко пожал нам всем руки и сошел на пирс».

Нужно было еще удифферентовать лодку, определить и уничтожить девиацию магнитных компасов, что и было проделано 31 августа. В 19.45 подошел *к* лодке, стоявшей в Оленьей губе, катер с командиром бригады контр-адмиралом Виноградовым. Личный состав был собран в V отсеке для объяснения боевого задания. В 20.42 снялись со швартовых и в 21.30 вышли из Кольского залива. Легли на генеральный курс, идя сложным противолодочным зигзагом. Ушел эскорт, срочное погружение, лодка удифферентована на глубине 30 м, проходит опасную от лодок противника зону. Утром 1 сентября лодка всплыла, опять пошла противолодочным зигзагом. Генеральный курс был проложен таким образом, чтобы выйти *к* северной оконечности Новой Земли, к мысу Желания. Шли в надводном положении под двумя главными дизелями со скоростью 18 уз.

В 8.40 начали зарядку аккумуляторной батареи и подкачку воздуха высокого давления. В этой обстановке главная задача верхней вахты, всех сигнальщиков-наблюдателей — вовремя обнаружить перископ ПЛ противника, а вахтенного командира — своевременно и грамотно уклониться от атаки этой лодки или выпущенных ею торпед. Мотористы должны обеспечить бесперебойную работу главных дизелей в длительном режиме.

За весь переход вышел из строя только кормовой гирокомпас. Немедленно началась работа по введению его в строй. Да еще 4 сентября утром при срочном погружении не сработала машинка

клапанов вентиляции ЦГБ № 12 и 13 и дифферент на нос быстро вырос до 35°. Но опыт уже был достаточный, трюмные продули носовую группу ЦГБ, личный состав VII отсека открыл вручную клапаны вентиляции и дифферент был ликвидирован, лодка всплыла. Ее удифферентовали, прощелочили пролившийся в небольшом количестве электролит аккумуляторной батареи.

Сентябрь 1942 года. Седьмой боевой поход. ПЛ «К-21» в Карском море ищет фашистский рейдер – тяжелый крейсер «Адмирал Шеер»

Сентябрь 1942 года. Седьмой боевой поход. ПЛ «К-21» в Карском море ищет фашистский рейдер — тяжелый крейсер «Адмирал Шеер»

Уже больше суток лодка находилась на широте мыса Желания и контролировала район возможного прохода фашистского рейдера из Карского моря в обход Новой Земли. В надводном положении верхняя вахта, одетая в одежду из оленьих шкур, наблюдала за несколькими айсбергами. В подводном положении был нащупан слой жидкого грунта, то есть слой воды, расположенный на глубине 20-30 м, значительно более соленый, чем поверхностный слой. Поэтому лодка, удифферентованная в поверхностном слое, не может погружаться глубже, она «легка» и может спокойно лежать на жидком грунте без хода. Лучшего положения для ПЛ, ожидающей надводный корабль, желать нельзя. Энергия батареи не расходуется на ход, акустики

идеально прослушивают горизонт. Но эта позиция хороша только тогда, когда надводный корабль пройдет вблизи лодки. Поэтому уже с *7* сентября Лунин перешел *к* активному поиску рейдера. Лодка носилась на полных ходах среди огромных айсбергов, денно и нощно ведя пристальное наблюдение. Такой нагрузки не выдержал даже хороший сигнальщик старшина 2 статьи Борис Сидоров, которого отстранили на некоторое время от сигнальной вахты ввиду явного ослабления зрения.

В течение всего крейсерства в Карском море лодка побывала у о. Уединения, достигла точки с широтой 79°30' и долготой 78°40'. Спускаться далеко на юг к о.Диксон было нецелесообразно, потому что рейдер мог уйти из Карского моря, обогнув мыс Желания.

К 19 сентября выяснилось, что рейдер и «К-21» разминулись. Еще 29 августа «Адмирал Шеер» после афронта у Диксона получил приказание возвратиться. Подумать только, такой гигант, вооруженный шестью 280-мм, восемью 150-мм, шестью 105-мм и восемью 37-мм пушками, восемью торпедными аппаратами и двумя самолетами, фактически ничего не смог поделать с двумя 152 мм орудиями, открыто стоявшими на причале о. Диксон, и четырьмя 76-мм орудиями на СКР «Дежнев».

В самом деле, что мог подумать командир фашистского рейдера о советских моряках, когда ледокольный пароход «Сибиряков», вооруженный двумя 76-мм и двумя 45-мм пушками, ни секунды не раздумывая, вступает в бой с его гигантом, имеющим двадцать восемь пушек и броню? Качарава, командовавший «Сибиряковым», и не думал о сдаче в плен. Гарнизон о. Диксон, моряки СКР «Дежнев» и парохода «Революционер» также вступили в бой. Потеряв *7* человек убитыми и 21 человека ранеными, получив четыре прямых попадания, моряки Дежнева» продолжали сражаться. Кораблем командовал и вел бой тяжело раненый помощник командира старший лейтенант Кротов. Пароход «Революционер» тоже сильно пострадал.

Сентябрь 1942 года. Седьмой боевой поход ПЛ «К-21» – в Карское море за рейдером «Адмирал Шеер». На фото: у перископа капитан-лейтенант Зармайр Арванов, слева – старший лейтенант Владимир Ужаровский

Сентябрь 1942 года. Седьмой боевой поход ПЛ «К-21» — в Карское море за рейдером «Адмирал Шеер». На фото: у перископа капитан-лейтенант Зармайр Арванов, слева — старший лейтенант Владимир Ужаровский

Герои сумели показать несгибаемую волю советских людей.

«Адмирал Шеер» позорно отступил, имея на своем «боевом» счету лишь потопленный пароход, поврежденный СКР да несколько сгоревших деревянных построек на о. Диксон. Порт и жители острова не пострадали.

21 сентября «К-21» вернулась в главную базу. На совещании по разбору действий ПЛ, вернувшихся из боевых походов, обсудили доклад Лунина. Командующий флотом положительно оценил его действия, подчеркнул правильный выбор позиции ожидания у мыса Желания. Неоднократные выходы лодки в эфир для передачи донесений из различных точек Карского моря были, безусловно, засечены радиоразведкой противника, и немецкому командованию пришлось побыстрее убрать из опасного района свой единственный «карманный линкор». И в самом деле, встреча рейдера с «К-21» на дистанции торпедной стрельбы грозила ему

куда более неприятными последствиями, чем встреча с храбрым, но слабо вооруженным «Сибиряковым». И рейдер применил для ретирады из Карского моря все 28 узлов своей максимальной скорости. У немцев уже был опыт встреч с «К-21» и ее командиром и они знали, чем встреча может закончиться.

Несмотря на похвалу командующего, Лунин был очень недоволен итогами похода.

За этот поход мы очень интенсивно эксплуатировали механизмы и лодка нуждалась в ремонте. Нужно было готовиться к переходу в Росту, на завод.

КРАСНОЗНАМЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

Лодка стояла на ремонте в Росте, экипаж жил в небольшом двухэтажном здании, служившем базой для личного состава ПЛ, ремонтировавшихся на заводе. Внезапно разнеслась весть — нашу лодку наградили орденом Красного Знамени. К этому времени она совершила семь боевых походов, было выставлено два минных заграждения, выручена «Щ-402», атакован фашистский ЛК «Тирпиц», лодка имела на рубке цифру «9» — число боевых побед. Так что это была одновременно и неожиданная, и ожидаемая весть. Атака «Тирпица» принесла лодке славу в нашей стране и известность далеко за ее пределами. Имя Лунина было известно всем. В полученной на другой день газете был напечатан указ.

Указ

Президиума Верховного Совета СССР

«О награждении орденом Красного Знамени 71-го истребительного полка, дивизиона истребителей подводных лодок, 221-й батареи, подводных лодок "Щ-320", "Щ-406", "Д-4" и "К-21 ".

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество — наградить:

Орденом Красного Знамени.

1. 71-й истребительный авиационный полк.
2. Дивизион истребителей подводных лодок.
3. 221-ю батарею.
4. Подводную лодку "Щ-320".
5. Подводную лодку "Щ-406".
6. Подводную лодку «Д-4».
7. Подводную лодку «К-21».

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Конечно, сразу же собрался митинг личного состава. На корабль пришли поздравления от друзей-подводников, командования бригады, Тыла СФ, множество телеграмм, телефонограмм. На митинг пришли гвардейцы — личный состав ПЛ «К-22», тоже стоявшей на ремонте в Росте. Выступавшие на митинге поздравляли экипаж Краснознаменной «К-21» и желали ему новых побед.

В день 25-й годовщины Октябрьской революции, 7 ноября личный состав был построен на палубе корабля для торжественного подъема флага. «На флаг и гюйс смирно! — скомандовал командир. — Краснознаменный флаг и гюйс поднять!» Краснознаменный флаг гордо поднялся над кораблем и затрепетал на пронзительном северном ветру.

«ЧТО ОН ГОВОРИТ? Я ЕГО НЕ СЛЫШУ!»

Лодочному доктору, лейтенанту медицинской службы Сергею Кочетову был 21 год, когда с ним приключилась эта история. Лодка после ремонта отходила от заводского пирса в Росте.

Перед отходом командир Лунин спросил у старпома Арванова, все ли на борту. Арванов доложил, что нет доктора. «Кэп» резонно заметил, что до Полярного лодка доберется и без доктора, и начал командовать отход.

Когда лодка уже отошла от пирса на 2-3 метра, от, проходной завода показался бегущий во всю прыть доктор. Здесь нужно заметить, что доктор любил говорить друзьям: «Я тщательно подбираю подругу жизни!» Скорей всего, на этот раз подбор производился особенно тщательно и доктор не успел к отходу. Подбежав к краю пирса, он закричал: «Товарищ командир! Разрешите на борт!»

Наш командир был одесситом и при случае умел пошутить. Он, конечно, хорошо слышал крики доктора, но, посмотрев недоуменно на старпома, спросил: «Что он говорит? Я его не слышу!» Арванов, также обладавший большим чувством юмора, ответил: «Я тоже ничего не слышу!»

Бедняга доктор принял их речи всерьез и так заорал, что его, наверное, было слышно на противоположном берегу Кольского залива, на маяке мыса Мишукова.

Однако командир со старпомом опять, как говорится, «на полном серьезе» обменялись взглядами и репликами о том, что ничего не слышно. Доктор в панике продолжал орать так, что переполошил пол-завода. Швартовая команда, стоявшая на палубе, умирала со смеху, глядя на эту комедию, и чуть нс уронила в воду швартовные концы.

Наконец и доктор понял, что над ним подшутили, уныло махнул рукой, повернулся и побрел в Мурманск на рейсовый пароход, ходивший в Полярное. Лодка ушла без него.

18 сентября 1942 года

погибла подводная лодка

«К-2»

20 ноября 1942 года

погибла подводная лодка

«М-121»

7 февраля 1943 года

погибла подводная лодка

«К-22»

ВОСЬМОЙ БОЕВОЙ ПОХОД (10 - 21 ФЕВРАЛЯ 1943 ГОДА)

10 февраля в 16.00 лодка вышла из главной базы. Задача — постановка минного заграждения, высадка разведывательной группы и неограниченная подводная война — уничтожение кораблей и транспортов противника в районе Лоппского моря.

Краснознаменная ПЛ «К-21» выходит в свой восьмой боевой поход. На мостике – Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин. Февраль 1942 года

Краснознаменная ПЛ «К-21» выходит в свой восьмой боевой поход. На мостике — Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. А. Лунин. Февраль 1942 года

Лодку хорошо отремонтировали, личный *состав* отдохнул. В команде произошли важные изменения: с корабля списали старшину группы трюмных Балукова и старшину группы

электриков Козлова. На их места были назначены Матвей Карасев и Николай Суслов. Ушел с лодки командир торпедной группы лейтенант Василий Терехов. Уехал на учебу командир рулевой группы Валентин Мартынов, на его место назначен младший лейтенант Дмитрий Камкин. Старпом Арванов, командиры боевых частей Ужаровский, Браман и Леошко, замполит Сергей Лысов много поработали по наведению порядка в организации службы, сплочению личного состава. Лодка стала знаменитой, Краснознаменной.

Командир рулевой группы КПЛ «К-21» лейтенант Дмитрий Камкин

Командир рулевой группы КПЛ «К-21» лейтенант Дмитрий Камкин.

Словом, ничто не предвещало той беды, в которую попал экипаж Однако она пришла, большая беда, грозившая лодке гибелью. И чтобы с ней справиться, экипажу пришлось бороться изо всех сил, проявить все мужество, самоотверженность, геройство, на которые люди были способны и даже не способны раньше, но поднялись до таких высот, которые и не предполагали в себе.

Тем не менее, нужно признаться, что причиной беды была самая банальная недоработка Владимира Брамана, сначала как помфлагмеха по живучести, а затем как командира БЧ-V, неучет им имевшегося печального опыта — возникновения пожара на ПЛ «К-3». В походе «К-3» из-за высокой волны при свежей погоде вода попадала на верхний срез шахты подачи воздуха к дизелям в ограждении рубки. Подхваченная ураганным потоком воздуха, водяная «пробка» мчалась по прочной шахте и врывалась в V отсек. Кожух воздуховодов внутри отсека был негерметичным и брызги воды попадали на переключатель питания (открытого типа) электроподстанции V отсека, откуда брали питание все электромеханизмы отсека.

Февраль 1942 года. Восьмой боевой поход. Минер краснофлотец Григорий Вовк у минно-сбрасывающего устройства. Идет постановка мин

Февраль 1942 года. Восьмой боевой поход. Минер краснофлотец Григорий Вовк у минно-сбрасывающего устройства. Идет постановка мин

После возникновения пожара и объявления аварийной тревоги на «К-3» было снято штатное электропитание ПС № 5 из VI отсека и аварийное питание от 2-й аккумуляторной группы IV отсека. До этого пожар тушился матами, но безрезультатно. После снятия электропитания пожар был погашен огнетушителями за 5-7 мин.

Февраль 1942 года. Восьмой боевой поход. Помощник вахтенного командира лейтенант Алексей Котов в боевой рубке наблюдает за срочным погружением подводной лодки

Февраль 1942 года. Восьмой боевой поход. Помощник вахтенного командира лейтенант Алексей Котов в боевой рубке наблюдает за срочным погружением подводной лодки

Конечно, нужно было переключатель открытого типа заменить на герметичный пакетный переключатель, но сделать это было невозможно — переключатели изготовляла ленинградская «Электросила», а Ленинград был в блокаде.

В связи с пожаром на «К-3» командир бригады приказал на

всех ПЛ типа «К» сделать герметичным кожух воздуховодов в V отсеке и поставить гетинаксовые изоляционные перегородки с обеих сторон щитка переключателя питания ПС № 5. Приказ готовил сам Браман; сразу после выхода приказа он был назначен командиром БЧ-V на «К-21», лодка ушла в Росту на ремонт. Несмотря на все возможности, этот приказ на «К-21» выполнен не был и это было началом беды.

12 февраля в 11.57, когда лодка шла в надводном положении в 30 каб. от вражеского берега, брызги воды из негерметичного кожуха воздуховода попали на открытый переключатель питания ПС № 5 и из-за короткого замыкания на ПС № 5 возник пожар. Остановились масляные электронасосы и насосы охлаждения дизелей. В отсеке заклубился едкий дым, пополз угарный газ.

Первым среагировал Николай Коконин, который был в IV отсеке. Он ворвался в V отсек и сразу же остановил дизели, уже работавшие несколько секунд при остановившихся насосах. Схватил полушубок, накинул его на голову и кинулся к подстанции. Обесточил ее и попытался сбить пламя, но потерял сознание и был вынесен из отсека. К этому времени в отсеке уже боролись с огнем мотористы Майоров, Мац, Березкин. Огонь жег их одежду, руки, лица, дым и угарный газ душили их, но они бились с огнем, сколько было сил. Майоров также потерял сознание и его унесли из отсека. Придя в себя, он опять бросился в огонь и покинул отсек только по приказанию командира. Гасили огонь и старшина группы Сбоев, моторист Елигулашвили, электрик старшина 2 статьи Мошников.

Но размеры пожара все увеличивались, подстанцию погасить не удавалось. Сказалась роковая ошибка: если питание подстанции из VI отсека было сразу отключено Николаев Сусловым, то аварийное питание из IV отсека отключено не было. Когда это сделали, огонь уже усилился настолько, что погасить его было невозможно. Когда Владимир Браман ворвался в отсек, пламя уже переходило на левый борт, возникла опасность взрыва расходного топливного бака, горело в таких узкостях, где сбить пламя было невозможно. Горело все, что могло гореть: краска, пробковая облицовка корпуса, резиновая изоляция электрокабелей, масло, солярка, ветошь.

Если бы пожар усилился, взрыв расходного топливного бака был бы неизбежен — целая тонна солярки ринулась бы в горящий отсек и гибель была бы неминуема. Оставалось последнее, хотя и пассивное средство — герметизация отсека. По совету Ивана Липатова такое решение было принято Луниным. Отсек был загерметизирован и оставалось только ждать, когда пламя утихомирится или же…

Тем временем в остальных отсеках готовили лодку к максимальной готовности в различных вариантах обстановки. Николай Суслов и Владимир Конаков обеспечили лодке ход под электромоторами, Николай Фадеев в VII отсеке управлял вручную вертикальным рулем по команде из центрального поста.

Лунин принял решение — при нападении на лодку биться до последнего, а лодку взорвать. В I отсеке мичман Петр Гребенников и старшина 2 статьи Александр Бойчук заложили подрывные патроны у торпед, Шифровальщик Александр Глебов заготовил по приказу командира три шифровки: «на борту пожар, хода не имею»; «веду артбой с противником»; «погибаю, но не сдаюсь».

И, вместе с тем, никто не впал в панику, не потерял присутствия духа, не спраздновал труса, хотя все и понимали опасность положения. Краснофлотец Елигулашвили чистил картошку в IV отсеке у переборки в V отсек, нагревшейся до 150°, и во все горло распевал грузинские песни. Артрасчеты на палубе лодки на холодном ветру, под брызгами волн стойко несли службу у пушек, готовые в любую секунду открыть огонь.

Тем временем огонь в V отсеке, лишенный притока кислорода, медленно угасал и температура в отсеке понижалась. Через 1 час 10 мин стало ясно, что пламя окончательно угасло. Командир БЧ-V Браман, мичман Сбоев, мотористы Березкин, Баклаг, Свистунов и Пильгуй надели кислородные изолирующие приборы, взяли огнетушители и вошли в отсек. Они нашли там страшное зрелище! Нет ничего хуже пожара на корабле! Кое-где еще тлела обшивка, пришлось ее поливать из огнетушителей. После элементарного наведения порядка и уборки обгоревших кусков, насколько это было возможным, мотористы и электрики начали детальный осмотр и дефектацию механизмов и электропроводки, чтобы определить объем нанесенных им повреждений и возможность введения в строй. Вот здесь и пригодился опыт, полученный при ремонтах лодки на заводе и в базе, когда из-за нехватки там специалистов личному составу приходилось выполнять весьма значительный объем ремонтных работ.

Когда осмотр был закончен и выяснилась общая картина повреждений, Лунин созвал короткое совещание командиров и, заслушав их доклады, сказал:

— Я очень рад. Никто из вас не заявил, что объем повреждений вынуждает нас вернуться в базу на ремонт, не выполнив боевые задания. Вижу, что могу целиком положиться на экипаж в любой, самой тяжелой ситуации. Со своей стороны могу вас заверить, что и вы можете положиться на вашего командира.

Конечно, и речи быть не может о возвращении в базу — слишком важные боевые задачи должны выполнить мы с вами.

Минное заграждение должно преградить дорогу фашистским кораблям, принудить фашистов тратить силы и ресурсы на протраливание фарватеров. Высадку диверсионно-разведывательной группы и ее успешные действия нам трудно оценить, но важность их боевой работы даже в масштабах флота несомненна. Что подумают эти люди, если мы вернемся, что называется, несолоно хлебавши. Если же мы сумеем справиться со своими бедами и успешно высадить группу, то их мнение о нас будет так высоко, что они будут совершенно уверены — таких людей, такой флот, такую армию победить невозможно и поражение фашистов — это только вопрос времени.

С другой стороны, что скажут командующий флотом, наши друзья в бригаде? Они спросят себя, за что нашей лодке только что дали орден Красного Знамени? Почему у этой лодки такая слава? Есть ли у нас ответ на эти вопросы? У нас может быть только один ответ — выполнение боевого задания!

Сергей Александрович, товарищи командиры, разъясните личному составу мое решение — мы ремонтируемся и продолжаем выполнение боевого задания. Я уверен, что команда нас поймет и поддержит! Теперь конкретно. Товарищ Браман! Сколько времени нужно, чтобы лодка смогла выполнять боевые задания?

— Часов двадцать, товарищ командир!

— Сократитесь, насколько можете!

— Постараемся, товарищ командир!

Прежде всего был обеспечен пуск вспомогательного дизеля (помните — «ишака»), подали временное электропитание на управление кормовыми горизонтальными рулями и вертикальным рулем.

А затем приступили к ремонтным работам в V отсеке. Выгорела практически вся его носовая часть— подстанция, часть силовых кабелей, проходящих через переборку, система освещения, сигнализация устройств, находящихся в VI и VII отсеках, нуждались в чистке и проверке электромоторы насосов и т. д. Хотелось бы обойтись без технических подробностей, но как тогда обрисовать объем работы, выполненной героями-электриками и помогавшим им личным составом? У сгоревшей подстанции было 32 предохранителя. От нее питались масляные и водяные насосы дизелей, насосы гидромуфт и масляных сепараторов, валоповоротных устройств обоих бортов, обогрев масляных цистерн, грелки сепараторов, приборы регенерации, электрогрелки в отсеке, обогрев приборов вне прочного корпуса.

На крупных силовых трассах, проходивших транзитом через отсек, обгоревшую изоляцию заменили резиновыми ковриками и другими подручными средствами, добиваясь максимальной брызгозащищенности. Но на мелких трассах — к электродвигателям и другим потребителям — такое восстановление изоляции было попросту невозможным. И вот тут всех выручило «скопидомство» Николая Суслова. Сколько его ругали за то, что он никогда не выкидывал ни одного обрывка провода после ремонта! Всегда подбирал и прятал замененные провода, копил запчасти, старые контакты, детали, изоляционные материалы, любыми путями добывал новые, получая за свои «запасы» разносы и от своего начальства, и от старпома. Но он упорно гнул свою «линию», терпеливо снося все упреки в «захламливании лодки», в «кулацких замашках», твердо зная, что придет его час. И этот час пришел, Когда электрики поглядели на сгоревшие трассы, то ахнули, приуныли и даже перепугались. Но Николай Суслов был бодр, он только оценивал объем работы и намечал расстановку людей в соответствии с их опытом и физическими возможностями. Он уже знал, что с его «запасами» работа выполнима. И действительно, когда он вытащил их и развернул перед электриками, Браманом и Липатовым, все ободрились— работа выполнима, лодка сможет плавать и воевать. Вопрос только во времени и старании: чем больше будет старания, тем меньше уйдет времени. А старания было столько, что прибавить было вряд ли возможно. Авторитет Суслова, и до этого весьма высокий, поднялся до небес, когда все увидели, как их выручило его «скопидомство».

Конечно, и другие электрики, и не только они по ходу ремонта вносили дельные предложения и совершенно неожиданные решения возникавших неразрешимых, казалось бы, задач. Особенно много остроумных технических решений предложил командир группы движения Иван Липатов, обладавший особым техническим мышлением.

Через 18 часов работа была закончена. Браман и Липатов с особой тщательностью проверили все трассы, осмотрели электродвигатели, проверили изоляцию всего монтажа. Кое-где пришлось устранять дефекты поспешной работы, но в целом корабль 17 февраля был готов к плаванию и погружению. Дизели были готовы к пуску.

Лунин снова собрал командиров БЧ. Нужно было решить, как действовать дальше. Пока лодку ремонтировали, ее носило течением и она, как говорится, «потеряла свое место». Точно определиться с местом не было возможности, шли сильные снежные заряды, стоял густой туман, не видно было ни земных,

ни астрономических ориентиров, «зацепиться» было не за что.

А на очереди была постановка минного заграждения. Чтобы поставить его, нужно было пройти два минных поля противника. Времени на ожидание хорошей погоды не было. Поэтому встал вопрос, как форсировать эти минные поля. Большинство высказалось за то, чтобы сделать это в подводном положении, ориентируясь по глубинам. Но такая попытка не увенчалась успехом — этот район Лоппского моря усеян подводными рифами, не обозначенными на карте. Лодка шла на глубине 70 м и в месте, где обозначена глубина 200 м, ударилась о подводный риф. Командир решил всплыть. Подвсплыв на глубину 15 м, он увидел в перископ по правому борту антенную мину. Это значило, что лодка уже на краю минного поля.

Пришлось уйти обратно в море, чтобы все же дождаться возможности определить свое место и идти уверенно к минному полю. Ночью погода улучшилась, штурманы определились по звездам, лодка в полную воду форсировала в надводном положении минное поле противника и подошла к району своей минной постановки. 18 февраля в 8.45 начали постановку мин, в 9.15 она была закончена. Хорошо вышли 19 мин, немного запоздала последняя, но и она вышла.

Первая часть боевого задания была успешно выполнена и лодка приступила к выполнению второй части — десантированию диверсионно-разведывательной группы.

Лодка шла под перископом вдоль вражеского берега и Лунин долго изучал его, выбирая удобное место для высадки. Когда стемнело, всплыли, что называется, в самом логове врага, готовые при необходимости сразу уйти на глубину.

Лунин стоял на мостике вместе с командиром разведгруппы. Тут же стоял и Арванов, с трудом различая берег маленькой бухты. Ветер с моря посылал в нее накаты волн. Свежая погода затрудняла высадку. Не желая рисковать жизнью разведчиков, Лунин решил положить лодку на грунт и переждать, пока станет спокойнее. Пока лежали, наши мотористы запаяли в банку из-под сухарей радиостанцию разведчиков, которую те берегли пуще глаза и боялись, как бы не замочить ее.

19 февраля погода улучшилась, лодка всплыла и десант был высажен за 1,5 часа. Лунин так поставил лодку, что ее совершенно не было видно с моря на фоне берега. Резиновая шлюпка сделала к берегу 17 рейсов. Артрасчет носовой пушки был наготове. Расчет кормового орудия высаживал разведчиков.

Но Лунин решил выполнить и третью часть боевого задания — вести неограниченную войну против кораблей и судов противника, хотя ему было приказано 21 февраля вернуться в

базу.

«НХТ» «НАШ ХАРАКТЕР ТВЕРДЫЙ!»

Рассказывает Зармайр Арванов

«Наконец пришло время. высадки десанта. Все снаряжение и имущество десанта, запакованное в специальных ящиках, было заранее разложено в особом порядке в отсеках; сначала нужно было отправлять с десантом ящики из носовых, а затем из кормовых отсеков. Насколько я мог понять, все было распределено в ящиках так, что если бы на берег попали не все ящики, то все равно десант был бы обеспечен всем необходимым, но только на более короткий срок. Каждый ящик имел специальную разметку, помогавшую десанту быстро ориентироваться в содержимом, Резиновая шлюпка для десанта была вытащена из надстройки и приготовлена для посадки людей. К берегу на шлюпке шли высаживаемые норвежцы, с ними высаживался только один русский — радист. Никто его не знал, в том числе и норвежцы, все его звали только по имени — Володя. Так он был записан и в нашем вахтенном журнале.

Всей операцией по высадке десанта руководил я. Лунин находился на мостике; изучал обстановку, иногда спускался в боевую рубку. Поскольку для высадки мы зашли в небольшую бухточку и лодка сидела глубоко, находясь в позиционном положении (у нас была продута только средняя группа ЦГБ), заметить нас на фоне берега было очень трудно. Во время высадки десанта в непосредственной близости от нас прошел немецкий эсминец. Мы хорошо слышали шум его вентиляторов, да и ходовые огни у него были включены. Это было неудивительно: фиорд, в котором мы находились, был отгорожен от моря мощным минным заграждением, поэтому здесь работали даже все навигационные средства — маяки, буи и т. п. Нашей лодке при отливе пришлось бы идти под минным полем, на предельной глубине, прислушиваясь, не заскрежещет ли минреп по борту. Но нам повезло — был прилив.

Наконец, высадка была благополучно закончена и можно было уходить. Я доложил Лунину, что десант на берегу, лодка готова к погружению и услышал от него совершенно неожиданную команду

— Приготовить воздуходувки к продуванию балласта, будем всплывать из позиционного положения!

— Зачем? — не выдержал я. — Товарищ командир, посвятите меня в Ваши замыслы, ведь я Ваш старпом!

— Ух ты, какой ты важный! — сказал с усмешкой Лунин и подозвал меня к себе в носовую часть боевой рубки.

— Мы сейчас пойдем в базу Воген, она на противоположном берегу фиорда, вход в нее с юга. Ты же видишь, они противника не ждут, все навигационные средства действуют. Вот и мы пойдем с огнями!

— Но ведь это не Кольский залив, нас будут запрашивать, если мы пойдем с огнями!

— Во-первых, ночью все кошки черные, а во-вторых, с постами я сумею договориться, — сказал с той же усмешкой Лунин.

— Но есть же система опознавания…

— Сейчас три часа ночи, все хотят спать, да и у меня есть все их секреты опознавания, вот увидишь.

— Я не знал, что вы все это знаете…

И я понял, что начался серьезный боевой урок, что передо мною великий командир, у которого можно научиться всем секретам командирского ремесла (или, если хотите, искусства).

Быстрота ориентировки, глубина изучения и понимания обстановки, расчетливая дерзость замысла и отчаянная храбрость, знание тактических возможностей корабля и вера в боевые качества команды, четкое понимание психологии противника — все эти командирские качества Лунина приводили меня в восхищение и вместе с тем в трепет — уж очень его замыслы были рискованны. Ведь мы буквально лезли в пасть к врагу. Чтобы достичь входа в базу Воген, мы должны были пройти по фиорду около 10 миль к югу, обойти нависающий над фиордом высокий скалистый мыс и подойти к базе с юга.

Тем временем балласт был продут, лодка всплыла в крейсерское положение. С грохотом завелись дизели, выбрасывая огненные факелы из газовыхлопных коллекторов. Лодка вышла из бухточки, мы включили

отличительные огни и двинулись полным ходом по фиорду.

Вскоре мы достигли первого немецкого поста наблюдения, который начал нас запрашивать прожектором, передавая ему одному известные сочетания знаков. На вахте стоял лучший сигнальщик Григорий Ашурко, который по команде Лунина артистически "отстучал" прожектором буквы "НХТ". Немецкий пост бодро подтвердил принятие нашего ответа и мы двинулись дальше, а Дунин с довольным видом спросил меня:

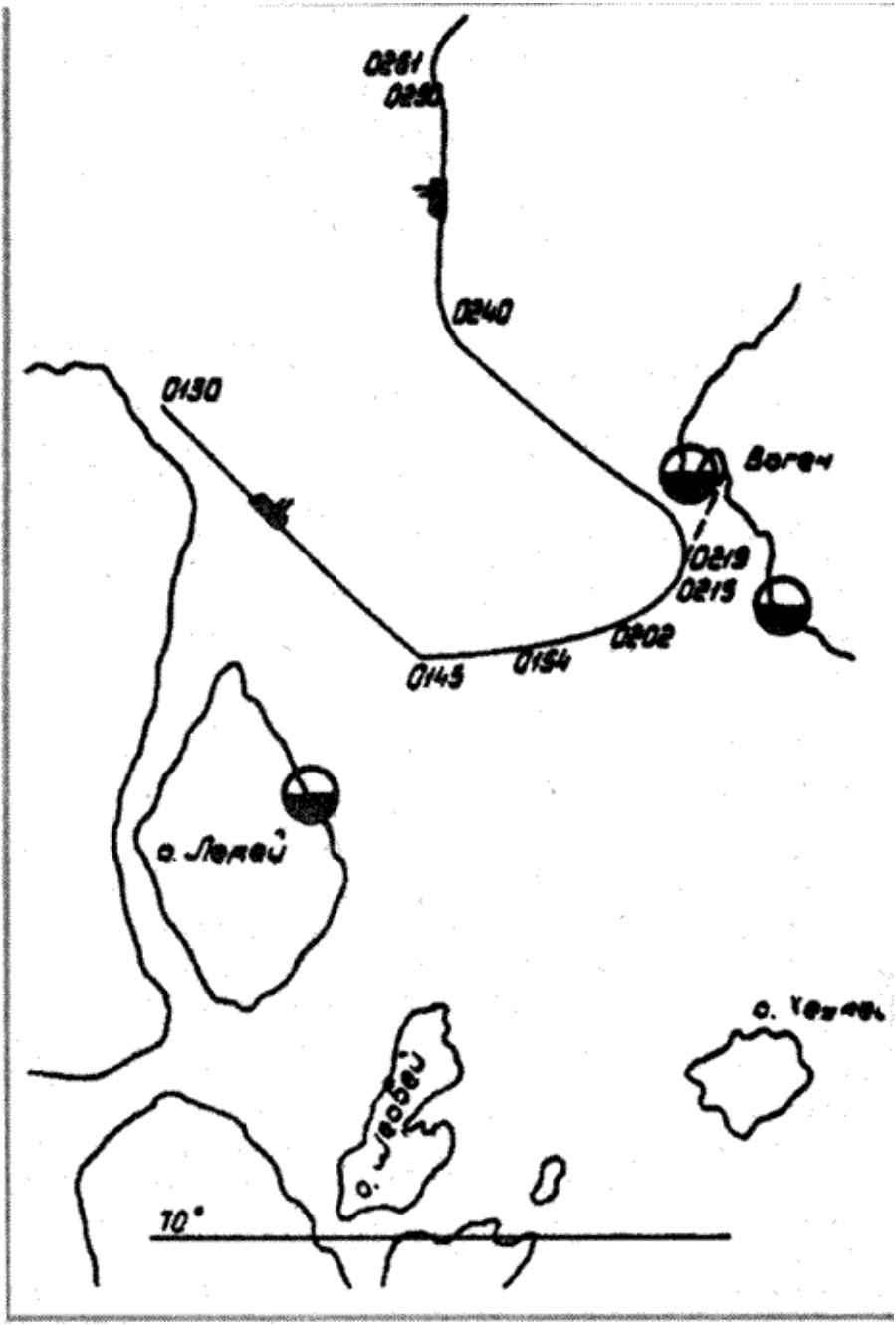
— Ну как, старпом? Я ведь говорил, что знаю все их коды, а ты сомневался…

Вскоре нас стал запрашивать второй немецкий пост, Ашурко по команде Лунина ответил буквами "ЛЖ" и пост ответил "Понято". Я только дивился точности психологического расчета Лунина.

Огромная советская лодка с включенными ходовыми огнями полным ходом шла по тщательно охраняемому немцами фиорду, насквозь контролируемому постами наблюдения, и в ответ на запросы постов отвечала (на русском языке!) какой-то белибердой!

Хваленая немецкая пунктуальность и строгость в дисциплине и несении службы трещали по всем швам.

На запрос третьего поста, который находился на высоком мысу у входа в базу Воген, Лунин приказал ответить буквами "ХГ" и пост ответил, что нас "понял правильно". Подойдя к входу в базу, мы обнаружили большое количество катеров и плавбазу, тесно стоявших у причала. Торпедные аппараты были давно готовы и по команде Лунина четыре торпеды пошли в самую гущу кораблей. Поскольку стрельба шла, что называется, в упор, через 15 секунд раздались сильнейшие взрывы, а через 5 минут растерявшиеся немцы, решив, что это налет нашей авиации, открыли беспорядочный зенитный огонь. К этому времени мы, выключив ходовые огни, уже ушли на середину фиорда, где была большая зыбь. Волны заливали артрасчет, особенно у носовой пушки, и я попросил у Лунина разрешения убрать внутрь лодки артрасчет носового орудия. Их было шесть человек и, поскольку они ушли с палубы, мы в случае необходимости могли бы быстрее погрузиться.



Маневрирование «К-21» при торпедном ударе по базе легких сил. Воген 20 февраля 1943 года

Маневрирование «К-21» при торпедном ударе по базе легких сил Воген 20 февраля 1943 года

Внезапно мы увидели по нашему курсу ПЛ — "малютку", шедшую без огней. Лунин хотел повернуть нашу лодку так, чтобы обстрелять "малютку" из кормового орудия (артрасчет носовой пушки уже ушел вниз), но я посоветовал командиру протаранить ее. Однако "малютка" успела погрузиться перед нашим носом и мы полным ходом промчались над ней.

Когда лодка подошла к границе минного заграждения у входа в фиорд, Лунин спросил штурмана Мишу Леошко:

— Как вода?

— Полный прилив, товарищ командир, вода стоит высоко, — ответил Миша.

— Курс норд, полный вперед! — скомандовал Лунин и лодка, "перепрыгнув" через минное заграждение, находившееся под нами на глубине 6-8 м, помчалась в открытое море. На мостик поднялся замполит Сергей Лысов. "Команда ликует, замечательный боевой успех", — сказал он. И это действительно было так…

А лодка, словно воодушевленная нашей победой, мчалась на норд полным ходом 22 узла, гремя дизелями и раскидывая по сторонам волны, и прямо по ее курсу на немыслимой высоте где-то над Северным полюсом бесшумно полыхало огромное северное сияние.

Форсировав минное поле, лодка ушла от берега и погрузилась для перезарядки торпедных аппаратов. Вскоре в отсеках стали слышны взрывы глубинных бомб. Бомбили ожесточенно — взрывы следовали один за другим через 5-10 с. Видимо, немцы опомнились и начали поиск нашей лодки. Бомбежка продолжалась до утра, затем все затихло. Лодка пролежала на грунте всю ночь, перезарядила торпедные аппараты и в 6 часов утра всплыла. Командующий флотом разрешил вернуться в базу.

При переходе в базу на траверзе о. Кильдин из облаков вынырнул "Ю-88", но Лунин, стоявший на мостике, был начеку. Пока самолет разворачивался для выхода в атаку, лодка успела погрузиться. Самолет все же бросил две бомбы, от взрывов вылетело несколько предохранителей в электрощитках и вышел из строя гирокомпас, но все эти повреждения тут же начали исправлять. Вскоре после этого была замечена ПЛ

противника, но наша лодка уже вошла в Кильдинскую Салму, а затем в Кольский залив.

На собрании в базе командир подвел итоги похода, поблагодарил личный состав за отличную работу, отметил недостатки, поздравил всех с боевыми успехами, поставил задачу скорейшего исправления полученных при пожаре повреждений».

«ВРАЖЕСКОЕ НЕБО»

Офицеры — флагманские специалисты штаба нашей бригады и дивизионные специалисты рвались в боевые походы, особенно в начале войны.

Им необходимо было набраться опыта работы «своей» техники в боевых условиях и помочь личному составу применять ее. И они действительно много сделали в боевых походах для освоения экипажами корабельной техники, приобретения опыта позиционного плавания, выработки тактических приемов применения торпедного, минного и артиллерийского оружия. Совершенствовалась бдительность вахтенной службы, вырабатывались приемы уклонения от самолетов и торпед, успешно осваивалась тактика и управление лодкой при залповой торпедной стрельбе, до автоматизма доводилась практика срочного погружения, запуска и остановки дизелей, управления лодкой под водой, совершенствовалась работа акустиков, шли тренировки по перезарядке торпедных аппаратов и подготовке их к стрельбе, использованию минного оружия и т. д.

В конце 1941-го и к началу 1942 года период набора опыта был завершен, тактические приемы были в основном отработаны, правила записаны в соответствующих инструкциях и наставлениях.

Появилась возможность лучшей подготовки и практической тренировки, особенно новых экипажей, в базе и на выходах в Кольский залив. В море теперь регулярно выходили только командиры дивизионов и дивизионные инженер-механики и иногда дивизионные специалисты-минеры, штурманы и связисты для подстраховки молодых вновь назначенных офицеров лодок.

Разрешение на выход в море флаг-специалистов штаба давал лично командир бригады — сначала Виноградов, а затем Колышкин. Уже в середине 1942 года командованию бригады стало ясно, что объективной необходимости посылки в море флаг-специалистов нет и они рвутся в море только потому, что им неловко и даже стыдно «отсиживаться». на берегу, когда их коллеги воюют. Колышкин хорошо понимал решающую роль флаг-специалистов в подготовке экипажей, планировании боевой деятельности, организации и обеспечении своевременного ремонта и замены техники и в других задачах, без своевременного и успешного решения которых невозможна боевая деятельность бригады. Штабной флаг-специалист не только знал «свою» технику, ее конкретное состояние на кораблях, особенности эксплуатации и боевого применения на

данном театре, обеспечивал наличие и корректировку технической документации, наставлений, инструкций и т. д., но знал и всех «своих» специалистов в соединении, их достоинства и недостатки, степень подготовленности. Если флаг-специалист уходил в поход, то в штабе заменить его было некем. Поэтому Колышкин резко ограничил количество выходов флагманских специалистов в боевые походы.

Этот вопрос стал актуальным и в масштабе флота, и после гибели в боевых походах нескольких штабных специалистов соединений. В дело вмешался командующий флотом адмирал Головко. Он запретил командирам соединений посылать в боевые походы флаг-специалистов без его разрешения. Командующего можно было понять — хорошего штабного флаг-специалиста нужно было готовить долго и упорно.

После такого строгого запрета участие штабного флаг-специалиста в боевом походе стало весьма затруднительным. В поход надо было отпрашиваться очень аргументированно. И все-таки иногда получалось. Так, в восьмой боевой поход ПЛ «К-21» попросился и получил разрешение офицер по разведке штаба бригады капитан-лейтенант Михаил Галковский, поскольку одной из задач похода была высадка на вражеский берег группы разведчиков. Высадка группы прошла очень удачно, но, как известно, аппетит приходит во время еды. Галковскому этого успеха показалось мало.

Он стал упрашивать сначала штурманов лодки Мишу Леошко и Диму Камкина, затем старпома Арванова и, наконец, обратился к самому командиру Лунину с просьбой при подходе к норвежскому берегу сфотографировать его (берег) через перископ. Определенный резон в этой просьбе был.

Штурманов он уговаривал примерно так: «Миша, Дима, давайте сфотографируем берег, вам же и другим будет потом легче определить свое место по характерным мысам и скалам!» Штурманов это не проняло, они отвечали, что, вообще говоря, могут определить свое место и без мысов. Разрешить же фотографирование они, конечно, не могут.

Тогда он принялся за старпома: «Зарик, дорогой, давай сфотографируем берег, тогда выполним одновременно еще одну задачу по разведке!» Старпом резонно отвечал, что этой задачи лодке не ставили, но зато есть реальная опасность, что с этих самых «мысов» посты наблюдения противника могут засечь след перископа и лодка себя раскроет. «В общем, иди к командиру!» — сказал он.

Лунин внимательно выслушал просьбу Галковского, усмехнулся и сказал: «Сфотографировать, пожалуй, можно,

только ведь ничего не выйдет — наверху крупная волна». Лунин не стал объяснять Галковскому, что из-за волны опасность демаскирования лодки невелика, если только волна не выбросит ее на поверхность.

На управление горизонтальными рулями сел боцман Тимофей Иванович Соловей, лодку соответственно поддифферентовали и фотографирование пошло. Сделали через перископ 10 фотографий. Галковский расцвел и всех благодарил.

Однако хорошо только то, что хорошо кончается. Когда штурманы после прихода в базу отдали пленки фотографу штаба Коле Сибилеву и тот напечатал снимки, оказалось, что на пяти из них была сфотографирована ближайшая волна, а на остальных пяти — небо с облаками. Из-за качки берег на фотографии не попал.

Ехидные штурманы Леошко и Камкин аккуратно сложили фотографии в два конверта, на которых написали, соответственно, «Вражеские волны» и «Вражеское небо», и отправили эти конверты со специальным посыльным в штаб бригады «Разведчику Галковскому»…

Артрасчет Краснознаменной ПЛ «К-21», руководимый командиром БЧ-II-III капитан-лейтенантом Ужаровским(4-й слева). Артогнем потопил 6 фашистских мотоботов. СФ, 1943 год

Артрасчет Краснознаменной ПЛ «К-21», руководимый командиром БЧ-II-III капитан-лейтенантом Ужаровским (4-й слева). Артогнем потопил 6 фашистских мотоботов. СФ, 1943 год

НАГРАЖДЕНИЕ

Со времени последнего награждения экипажа в августе 1942 года прошло около 7 месяцев. Лодка совершила два боевых похода. Командующий флотом по итогам этих походов, особенно последнего, издал приказы о награждении особо отличившихся членов экипажа.

Приказом КСФ № 025 от 8.03.43 г.

были награждены за борьбу с пожаром в V отсеке ПЛ мотористы:

— краснофлотец Иван Березкин, старший краснофлотец Виталий Майоров, мичман Василий Сбоев — орденами Отечественной войны I степени;

— старшина 2 статьи Николай Коконин, краснофлотец Яков Пильгуй — орденами Отечественной войны I степени;

— краснофлотец Гавриил Елигулашвили — медалью «За отвагу»;

за ремонт и участие в тушении пожара — электрики:

— старшина 2 статьи Иван Мошников — орденом Красного Знамени;

— краснофлотец Иван Глобенко, старший краснофлотец Иван Шевкунов — орденами Отечественной войны II степени;

за участие в высадке десанта:

— краснофлотец трюмный Виктор Парфенов — орденом Отечественной войны I степени;

— командир отделения трюмных старшина 2 статьи Владимир Куфаев, старшина 2 статьи сигнальщик Петр Погорелов, краснофлотец сигнальщик Николай Ростовцев, краснофлотец акустик Александр Сметанин — орденами Отечественной войны II степени;

за обеспечение успешной минной постановки:

— командир торпедной группы лейтенант Алексей Котов — орденом Отечественной войны I степени;

— старший краснофлотец минер Григорий Вовк — орденом Отечественной войны II степени;

за проявленную храбрость и мужество в подготовке корабля к подрыву;

— старшина 2 статьи торпедист Александр Бойчук — орденом Отечественной войны II степени;

за подготовку торпедного оружия для удара по базе Воген, четкое и быстрое обеспечение управления вертикальным рулем вручную;

— старшина 2 статьи командир отделения торпедистов Николай Фадеев — орденом Отечественной войны I степени.

Приказом КСФ № 027 от 22.03.43 г.

были награждены:

— краснофлотец сигнальщик Григорий Ашурко — орденом Отечественной войны II степени за обнаружение мин и вражеских самолетов на предельных расстояниях;

— старшина группы торпедистов мичман Петр Гребенников — орденом Отечественной войны I степени за храбрость и мужество при подготовке корабля к подрыву;

— старший краснофлотец моторист Александр Камышанский — орденом Отечественной войны II степени за храбрость и мужество при несении службы в артрасчете;

— старшина группы трюмных главстаршина Матвей Карасев — орденом Отечественной войны I степени за участие в высадке десанта и обеспечение успешного плавания и выполнения боевого задания;

— старший краснофлотец электрик Владимир Конаков — орденом Отечественной войны I степени за самоотверженное несение вахты в отравленной атмосфере VI отсека и работу по восстановлению сгоревшего электрооборудования;

— старшина группы рулевых мичман Тимофей Соловей — орденом Отечественной войны II степени, Своим мастерством на рулевом управлении он обеспечил высадку десанта, был примером в исполнении воинского долга;

— старшина группы электриков главстаршина Николай Суслов — орденом Отечественной войны I степени за уверенные и храбрые действия по локализации пожара, стойкость в отравленной атмосфере VI отсека, отличную работу по ликвидации последствий пожара;

— старший краснофлотец комендор Павел Шорников — орденом Отечественной войны II степени за участие в высадке десанта, храброе несение службы в артрасчете.

Приказом № 01 от 20.03.43 г.

командира бригады ПЛ были награждены орденом Красной Звезды:

— краснофлотец моторист Петр Белик за отличную службу храбрость в походах;

— старший краснофлотец электрик Олег Благов за работу по ликвидации последствий пожара и вводу в строй боевых механизмов;

— краснофлотец трюмный Андрей Лазаренко за участие в высадке десанта, решительность и смелость в сложной боевой обстановке;

— краснофлотец торпедист Болеслав Петраго за подготовку торпедного оружия для удара по базе Воген, храбрость в трудных положениях корабля;

— старший краснофлотец моторист Михаил Салтыков за отличную работу по ликвидации последствий пожара, храбрость и стойкость при службе в артрасчете, за мастерскую работу на боевом посту;

— старшина 1 статьи специалист СКС Николай Чубуков за участие в высадке десанта, обеспечение бесперебойной и четкой связи со штабом флота и за участие в сухопутных боях в районе Западной Лицы и проявленные там мужество и храбрость.

Командование засчитало лодке боевой успех — потопление в базе Воген одной плавбазы и четырех катеров ПЛО. На боевой рубке ПЛ появилась цифра «14».

21 марта 1943 года

погибла подводная лодка

«К-3»

ДЕВЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (4 - 17 АПРЕЛЯ 1943 ГОДА)

Боевая задача, поставленная лодке, включала в себя постановку минного заграждения в Лоппском море, где, по данным разведки, за последнее время проходила наиболее оживленная шхерная трасса транспортных судов и боевых кораблей противника на западном участке коммуникаций.

После постановки минного заграждения лодке было приказано перейти в район Анд-фиорда для неограниченной войны против кораблей и судов противника. Если в течение 6 суток никого обнаружить не удастся, то перейти на позицию № 2 с той же задачей.

3 апреля в 2.17 лодка отошла от пирса. В 5.28 при срочном погружении была обнаружена неисправность кормовых горизонтальных рулей — их заклинило на 0°. В этот момент лодка была уже на границе дозора, Командир решил вернуться в базу, сообщив об этом по радио командиру бригады. В 6.15 лодка разошлась с низколетящим «Ме-110». В 8.00 ошвартовались у пирса в главной базе и приступили к проверке рулей. После проверки выполнили контрольный выход, подтвердивший исправность рулей.

Вина за возвращение лодки была возложена на командира БЧ-V инженер-капитана 2 ранга Владимира Брамана, который (как сказано в политдонесении) «по своей халатности не пожелал выяснить обстановку и своим поспешным докладом ввел в заблуждение командира лодки, а тот на основании неправильного доклада принял неправильное решение (о возвращении — *К. С.*).

За необоснованное возвращение в базу с пути следования на боевую позицию и непроявление требовательности к командиру БЧ-V по выяснению точных причин его доклада приказом командира бригады капитана 1 ранга Колышкина (он был назначен командиром бригады в январе 1943 г. — *К. С.*) Лунину был объявлен выговор, а Браман получил четверо суток домашнего ареста» (после похода — *К. С.*).

Грозное оружие ПЛ «К-21» – мины. Минер В. Л. Ужаровский лично руководит погрузкой мин перед походом лодки. Задача – поставить мины перед входом во вражеский порт

Грозное оружие ПЛ «К-21 — мины. Минер В. Л Ужаровский лично руководит погрузкой мин перед походом лодки. Задача — поставить мины перед входом во вражеский порт

4 апреля лодка вновь вышла на позицию. При переходе встреч с противником не было. К району минной постановки Лунин решил подойти на перископной глубине, огибая предполагаемую полосу минного заграждения по краю глубоководной впадины с глубинами 320-400 м, зная, что на этой

глубине поставить мины практически невозможно. Он и в предыдущих походах использовал этот проход и наблюдал движение по нему СКР и минных заградителей противника.

В 23.15, к моменту малой воды, лодка была в точке постановки мин. В 23.55 постановка была закончена, все мины вышли без заеданий. 20 мин были выставлены «ожерельем», причем командир приказал немного сократить интервалы постановки нескольких последних мин, так как при подходе к берегу о. Лоппа глубины стали резко уменьшаться против указанных на карте. Возникла опасность приближения к ранее выставленным минным заграждениям. На первых четырех выставленных минах были приборы охранителя «Чайка».

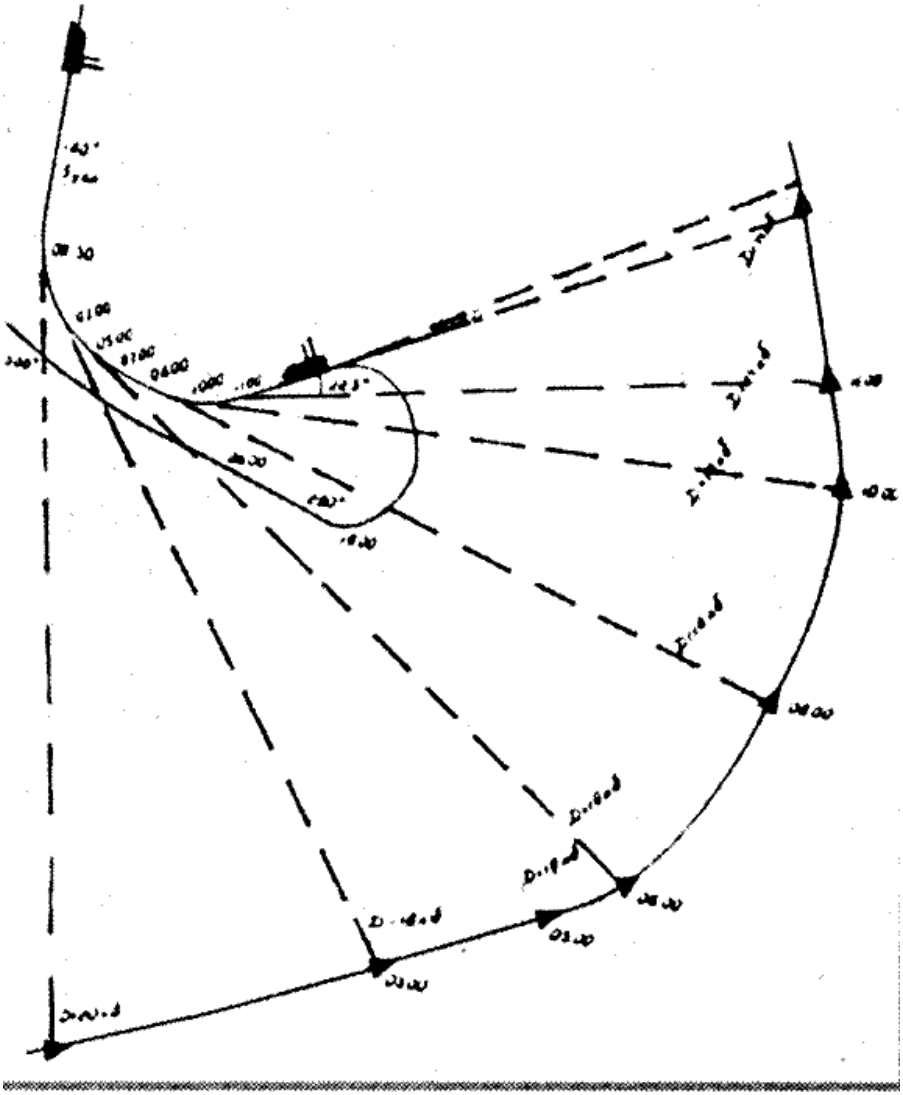
После постановки мин лодка ушла на север для зарядки аккумуляторной батареи. Начался сильный шторм от норда, который развел крупную зыбь. Большие волны выбрасывали лодку на поверхность, как только она всплывала на перископную глубину. Пришлось до 9 апреля находиться на взморье в ожидании улучшения погоды и уменьшения зыби.

9 апреля в 5.00 лодка вошла в пролив Серей-Сунн и начала поиск вражеских кораблей. В 14.35 акустик Алексей Веселов доложил сначала о шуме винтов МО слева по носу, а затем о шуме винтов миноносца справа, Командир поднял перископ и увидел справа на расстоянии 20-25 каб, миноносец типа «Карл Галстер»; его нос захлестывала крупная зыбь. Торпедная атака! В 14.47, сблизившись с миноносцем до дистанции 14 каб., подняв пять раз перископ и подворачивая влево, Лунин скомандовал «Пли!» И шесть торпед с интервалами по 4 секунды пошли к миноносцу. Через 1 минуту 48 секунд акустики из IV отсека доложили: были слышны два глухих взрыва. В 14.53 командир поднял перископ и осмотрел горизонт — никого не было видно. Осмотрел горизонт и замполит Сергей Лысов — тоже никого не обнаружил. Акустики тщательно прослушали горизонт — шумов не слышно. Видимость в сторону о. Серей и пролива Серей-Сунн была хорошей. По уточненным данным, в некоторых отсеках слышали три взрыва.

Апрель 1942 года. Девятый поход ПЛ. На фото: капитан-лейтенант Зармайр Арванов сдает вахту капитан-лейтенанту Владимиру Ужаровскому

Апрель 1942 года. Девятый поход ПЛ. На фото: капитан-лейтенант Зармайр Арванов сдает вахту капитан-лейтенанту Владимиру Ужаровскому

По полученным командиром при инструктаже указаниям нужно было подойти к торпедированному миноносцу и подобрать несколько (по указаниям— четверых) пленных для допроса. Однако, рассудил Лунин, этого делать было нельзя — ранее в этом районе было замечено большое количество постов наблюдения и средств противолодочной обороны и в условиях стесненного маневрирования (минные поля) риск для лодки не оправдывался результатом.



Маневрирование «К-21» и потопление эсминца типа «Карл Галстер» 9 апреля 1943 года

Маневрирование К-21 и потопление эсминца типа «Карл Галстер» 9 апреля 1943 года

Кроме того, срочно была нужна зарядка аккумуляторной батареи и лодка взяла курс на отход к северу. В 15.44 по пеленгу на поставленное лодкой минное заграждение были слышны два взрыва, не похожие на взрывы глубинных бомб. Не исключена

была возможность подрыва вражеского корабля на минах, поставленных лодкой.

Командир ждал сигнала, чтобы перейти в район № 2, как это было предусмотрено боевым заданием. Но сигнала не поступало, а может быть, лодка не могла его принять, находясь под водой.

Поэтому Лунин послал радио в штаб бригады и тут же получил «добро» на переход в направлении Анд-фиорда, имея задачу проникнуть в район Харштадта.

11 апреля в 01.00 случилась очень неприятная ошибка верхней вахты. Вахтенный командир в сумерках при хорошей видимости усмотрел в море свет сигнального фонаря (ратьера). Он убрал с мостика часть сигнальщиков и передал вниз в ЦП просьбу командиру выйти наверх. Однако стоявший в боевой рубке на передаче приказаний фельдшер Сергей Кочетов перепутал команду и дал другую — «Срочное погружение!» Захлопали машинки кингстонов и клапанов вентиляции, лодка стала погружаться. Вахтенный командир Михаил Леошко крикнул вахте: «Все вниз!» и сам кинулся к входному люку. Вахта стремглав нырнула в рубку и Леошко успел сойти с мостика и закрыть за собой люк. Он повернул лодку по предполагаемому направлению света, но акустики никакого шума не услышали. В 01.51 лодка всплыла в крейсерское положение, но ничего не обнаружила.

К 12 апреля Лунину стало ясно, что проникнуть в район Харштадта невозможно. Продолжительный световой день и хорошая видимость в сумерках делали невозможным скрытный подход к о. Холменвер в надводном положении, то есть не было «особо благоприятных условий», оговоренных в инструкциях. И Лунин принял решение действовать на взморье.

12 апреля лодка в 13.00 шла к мысу Анденес и вахта при плохой видимости обнаружила мачты судов. Временами проходили короткие снежные заряды, берег был в 4-5 милях и закрыт полосой тумана. Лодка погрузилась, акустики услышали шум винтов мотобота, а в 13.50 в перископ увидели мотобот противника.

Многочисленные мотоботы вместе со сторожевыми кораблями и тральщиками несли основную нагрузку в борьбе с ПЛ в северной группировке ВМС фашистской Германии. Экипаж лодки хорошо помнил, как во втором походе «К-21» 19 января у о. Арней лодка вынуждена была уклоняться от сетей, которые ставили мотоботы. Сети оказались противолодочными сигнальными сетями, и мотоботы 2 часа 45 минут гонялись за лодкой, сбросив на нее 85 (!) глубинных бомб.

С мотоботами, сбрасывающими глубинные бомбы, лодка

сталкивалась и в четвертом походе. Поэтому Лунин решил всплыть, уничтожить мотобот артиллерийским огнем и взять пленных.

Лодка всплыла, артрасчет занял места у орудий. После всплытия оказалось, что лодка находится среди целой флотилии мотоботов. В 14.09 был открыт огонь по ближайшему мотоботу, в 14.20 — по второму, затем по другим. Четыре мотобота были потоплены, пятый сильно поврежден, с шестого была снята вся команда во главе с капитаном, всего 7 человек, и тогда выяснилось, что это были рыбаки.

Во время обстрела с севера шла крупная, 5-6 баллов, зыбь и при обстреле четвертого мотобота был смыт волной за борт подносчик патронов краснофлотец Алексей Лабутин. Бывшие на мостике услышали крик «Человек за бортом!» и увидели Лабутина у среза кормы по правому борту. Лодка шла средним ходом под обоими дизелями. Увидели, что Лабутина накрыла волна. Верхняя вахта наблюдала за местом падения, лодка легла на обратный курс и прошла примерно по этому месту, но Лабутина не было видно. Командир, учитывая температуру воды и время пребывания в ней Лабутина, предположил, что он погиб. (На самом деле Лабутина волной отнесло в сторону от курса лодки и он был спасен рыбаками, попал в концлагерь и после войны вернулся в СССР)

17 апреля лодка вернулась в базу.

Май 1943 года. Артиллерийским огнем потоплены мотоботы противника. Комендоры чистят орудие: слева направо – главстаршина Георгий Сорокин, комендоры Федор Чалышев и Павел Шорников, командиры отделений Борис Сидоров и Федор Кудряшов

Май 1943 года. Артиллерийским огнем потоплены мотоботы противника. Комендоры чистят орудие: слева направо — главстаршина Георгий Сорокин, комендоры Федор Чалышев и Павел Шорников, командиры отделений Борис Сидоров и Федор Кудряшов

Как известно, Норвегия была оккупирована фашистскими войсками. В ее портах и базах находились корабли северной группировки германских ВМС. Патриотические силы норвежского народа сопротивлялись фашистской оккупации, лучшие их представители активно участвовали в диверсионной деятельности против оккупантов, помогали нашим разведчикам. Но, к сожалению, остается непреложным факт, что, по сообщению гитлеровского верховного комиссара в Норвегии Тербовена, именно из Норвегии шло для гитлеровской армии около 80% свежей рыбы и 90% рыбных консервов из ее рациона.

Действия Лунина против мотоботов не были одобрены командованием, хотя каждый понимал, что сокращение добычи

рыбы оказывало определенный эффект на снабжение гитлеровской армии в сторону его ухудшения.

К этому времени пошли слухи, что гестапо отыскало в Херсоне старика-отца Лунина и его повесили на площади в Ростове-на-Дону.

В этом походе был еще один очень неприятный для Лунина казус. Браман подсчитал количество израсходованного топлива и доложил Лунину, что его осталось только на обратный переход при ходе под обоими главными дизелями в надводном положении с учетом противолодочного зигзага. Лунин доложил об этом командиру бригады и получил приказание вернуться в базу. На обратном переходе лодка встретила сильный шторм с лобовым ветром с востока, была вынуждена идти под вспомогательным дизелем, задержалась в пути на сутки, зато сэкономила на этом 35 т (!) топлива, о чем стало известно командиру бригады и вызвало недоуменные вопросы: на каком основании была послана паническая телеграмма о топливе?

Лодка ушла на ремонт в Росту.

Позднее стало известно, что командование засчитало лодке боевой успех — потопление эсминца типа «Карл Галстер». На рубке лодки появилась цифра «15».

ЕЩЕ НАГРАЖДЕНИЯ

После девятого похода были награждены

Приказом командующего СФ № 042 от 20.05.43 г.

орденом Красного Знамени:

— штурманский электрик старшина 2 статьи Михаил Легкий;

— старшина группы комендоров главстаршина Георгий Сорокин;

орденом Отечественной войны I степени:

— старший помощник капитан-лейтенант Зармайр Арванов;

— моторист старший краснофлотец Василий Баклаг;

— командир отделения акустиков старшина 2 статьи Алексей Веселов;

— специалист СКС старшина 2 статьи Александр Глебов;

— командир отделения комендоров главстаршина Федор Кудряшов;

— командир рулевой группы лейтенант Дмитрий Камкин;

Апрель 1943 года. После церемонии награждения. Справа налево: главстаршина Николай Суслов, инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов, главстаршина Матвей Карасев, главстаршина Павел Горбунов. Суслов и Карасев награждены орденами Отечественной войны I степени

Апрель 1943 года. После церемонии награждения. Справа налево: главстаршина Николай Суслов, инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов, главстаршина Матвей Карасев,

главстаршина Павел Горбунов. Суслов и Карасев награждены орденами Отечественной войны I степени

— командир отделения комендоров старшина 2 статьи Борис Сидоров;
— трюмный старший краснофлотец Михаил Устенко;
— комендор краснофлотец Федор Чалышев;
орденом Отечественной войны II степени:
— фельдшер лейтенант медицинской службы Сергей Кочетов;
орденом Красной Звезды:
— радист краснофлотец Иван Базанов;
медалью «За отвагу»:
— моторист краснофлотец Иван Мац;

Приказом № 07 от 3.06.43 г.командира бригады ПЛ награждены

медалью «За отвагу»:
— электрик краснофлотец Владимир Айрапетов;
— моторист краснофлотец Григорий Галаев.

Приказом командующего СФ № 045 от 7.06.43 г.

орденом Отечественной войны I степени:
— штурман капитан-лейтенант Михаил Леошко;
— минер капитан-лейтенант Владимир Ужаровский;
орденом Отечественной войны II степени:
— командир отделения радистов старшина 2 статьи Гавриил Ильяшенко.

Приказом командующего СФ № 051 от 27.06.43 г.

орденом Отечественной войны I степени:
— командир ПЛ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Николай Лунин;
— замполит ПЛ капитан 3 ранга Сергей Лысов.

Приказом командующего СФ № 058 от 6.07.43 г.

орденом Отечественной войны I степени:

— инженер-механик ПЛ инженер-капитан 2 ранга, Владимир Браман.

ВСТРЕЧА С ЛУНИНЫМ

Браман, Терехов и Котов ушли. Командиром БЧ-V стал Липатов. Можно с уверенностью сказать, что именно после этих перемен состав командиров боевых частей был подобран оптимально.

Длительная и кропотливая работа командования дивизиона и бригады по подбору и замене комсостава была завершена. Командирами боевых частей стали люди, наилучшим образам отвечавшие трудным боевым задачам, которые стояли перед экипажем, обладавшие хорошим боевым опытом и не боявшиеся врага. Их патриотизм был хорошего закала Знание боевой техники и владение ею были близкими к максимально возможному. В любых боевых ситуациях быстрота реакции, правильность оценки и оптимальность принимаемых решений почти всегда обеспечивали успешность маневра.

Как ни странно это звучит, но служба Владимира Брамана с определенного времени перестала удовлетворять командира лодки. Конечно, Браман сделал очень многое для наведения порядка в БЧ-V.

Строгой требовательностью, методичностью, упорством, тонким знанием отчетности, периодов и сроков эксплуатации и ремонта механизмов он выявил и доказал командованию лодки и дивизиона дальнейшую невозможность оставления в составе экипажа старшин трюмной группы и группы электриков Балукова и Козлова, а затем и старшины группы мотористов Сбоева. В этом большом для лодки деле ему помог личный опыт и авторитет, несомненное искусство в управлении всплытием и погружением, дифферентовке ПЛ, приобретенные при долгой и трудной службе. Его правильная и мудрая привычка проверять выполнение любого своего распоряжения, не жалеть времени и сил для изучения каждого подчиненного помогла ему найти в составе экипажа достойную замену для всех трех старшин.

Старшиной группы трюмных был назначен Матвей Карасев. Выше о нем писалось. С одной стороны, он служил превосходно, дело знал отлично, в боевой обстановке действовал быстро и без паники. С другой стороны, был горяч и несдержан на язык, когда ему отдавали приказания, казавшиеся ему неправильными. Из-за этой горячности его снимали с должности командира отделения, но потом, зная ему цену, конечно, восстанавливали и снова награждали. Но в основном он конфликтовал именно со старшиной группы. Когда же Карасева назначили старшиной группы трюмных и списали по болезни командира отделения

трюмных Куфаева, он попросил назначить командиром этого отделения старшего краснофлотца Виктора Парфенова. Просьбу уважили, командиром отделения трюмных стал Парфенов, прекрасно знавший специальность, честный и порядочный парень, очень дисциплинированный и просто симпатичный. Трюмная группа сразу стала более надежной.

Старшина группы электриков Козлов с самого начала службы на «К-21» проявил себя хоть и неплохим специалистом, но человеком слабохарактерным, недисциплинированным и вдобавок любителем глотнуть казенного спирта. Три последних качества не давали возможности проявиться первому и служба в электрогруппе только и держалась на командире отделения электриков Суслове. Николай Суслов был человеком твердого характера, степенным, дисциплинированным и хорошо знал специальность. К тому же он не был подвержен упомянутому греху по части спирта. К своему старшине Козлову относился с недоверием, все его команды перепроверял, довольно часто поправлял его, но держался в рамках субординации, не в пример Карасеву.

Дольше всех задержался в должности старшина группы мотористов Сбоев. Помню, как-то командир сказал мне: «Я одно время думал, как я обойдусь в море без Сбоева?» Сбоева всячески воспитывали, к нему принимались всякие меры, вплоть до исключения из партии, а он и вправду счел себя незаменимым, снова стал грубо нарушать дисциплину, бравировать своей «непотопляемостью». Конечно, он понимал, что хамить начальству безопаснее, чем идти в боевой поход. Терпению командования пришел конец. После пожара в V отсеке, когда по-геройски проявил себя командир отделения мотористов Николай Коконин, стало ясно, что Сбоева с лодки нужно убирать, и чем скорее, тем лучше. Старшиной группы мотористов по праву стал Николай Коконин. Командиром отделения вместо него стал Михаил Свистунов, который хоть и не был идеальным образцом в дисциплине, но дело знал отлично, дважды показал замечательную храбрость при ремонте в море приводов захлопок газоотводов и повреждений в надстройке после бомбежки, умело и с охотой обучал молодых мотористов. Группа укрепилась еще больше с приходом в нее старшины 2 статьи Анатолия Шандорина из ремонтной группы береговой базы и краснофлотца Леонида Борисова с лодки «Л-22». Это были дисциплинированные и работящие люди, а Борисов к тому же хороший гармонист, что в коллективе немало значит.

Таким образом, Владимиру Браману удалось в основном навести порядок в БЧ-V, заменить старшин достойными

специалистами, и здесь, как ни странно, начались его беды. Он и раньше очень не любил ошибаться (что правильно), но еще больше не любил признаваться в своих ошибках (что, конечно, неправильно). Если при прежних старшинах он имел возможность в определенной мере «перекладывать» на них любую свою ошибку, то новые старшины, знающие и дисциплинированные, такой возможности ему не давали. Теперь от него потребовался более высокий уровень знаний всех тонкостей корабельной техники, особо тонкое «чувство» понимания корабля в целом. Конечно, он побывал, и не раз, на «катюшах» еще до войны в период их строительства в Ленинграде, принимал у личного состава задачи по «Курсу подготовки подводных лодок». Будучи назначенным на «К-21», он, несмотря на свой почти двухметровый рост, пролез через все цистерны и закоулки, постарался изучить все, что мог, но времени для изучения лодки до тонкостей у него не было. Определенную роль сыграла и повадка, как почти у каждого руководителя, больше с налету проверять, указывать, руководить и не отвечать за детали.

Эти обстоятельства и сыграли свою весьма негативную роль по меньшей мере в двух случаях: при возвращении лодки сразу после выхода в поход по причине неисправности КГР и при возникновении (именно возникновении) пожара в V отсеке. В обоих случаях вина Брамана была очевидной, но признать ее он не захотел.

Гораздо ближе и роднее (если можно так сказать) ему были лодки типа «С». На лодку «С-1» он пришел в 1936 году молодым механиком, изучил ее вдоль и поперек, плавал и воевал на ней, вполне заслуженно получил высокую награду — орден Ленина и вполне заслуженно этим гордился.

Командование бригады учло его сильные стороны и назначило его дивизионным инженер-механиком 5-го дивизиона лодок типа «С». Здесь он был полностью на месте, хотя и получал иногда «фитили» за отдельные прегрешения. Служба есть служба!

Почти одновременно с Браманом ушли с лодки Василий Терехов и Алексей Котов. Оба — на повышение. Они потом долго и успешно служили в бригаде в разных должностях. Василий Терехов уже после окончания войны служил флагманским минером бригады. Служили они хорошо и оставили после себя добрую память.

На должность инженер-механика лодки (командира БЧ-V) был назначен инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов, бывший до этого командиром группы движения. К этому времени ему было почти 28 лет, но он был необыкновенно моложав. К этому времени он прослужил на «К-21» ровно три года и совершил на

ней 9 боевых походов.

Лейтенант Викторий Сергеев, назначенный командиром торпедной группы «К-21», был выпущен из Училища им. Фрунзе досрочно, воевал на сухопутном фронте, был тяжело ранен, вылечился и настоял на отправке на действующий флот.

Командир торпедной группы Краснознаменной ПЛ «К-21» лейтенант Викторий Сергеев

Константин Михайлович Сергеев, командир группы движения БЧ-V ПЛ «К-21»

Слева:[26] Командир торпедной группы Краснознаменной П7 К-21 лейтенант Викторий Сергеев;

Справа: Константин Михайлович Сергеев, командир группы движеня БЧ-V ПЛ «К-21»

Инженер-лейтенант Константин Сергеев (то есть я) был в октябре 1941 года досрочно выпущен из Училища им. Дзержинского, назначен сначала дублером командира группы движения на строящуюся ПЛ «С-15» в Баку, но затем переброшен в Сталинград, где в должности инженер-механика дивизиона катеров-тральщиков Отдельной бригады траления ВВФ принимал

участие в тралении Волги. С начала Сталинградской битвы был на переправе 54-й, 62-й и других армий, перевозя с левого берега на правый войска, а с правого на левый— раненных и жителей Сталинграда.

По окончании Сталинградской битвы я был назначен инженер-механиком на строящуюся в г. Молотовске (теперь Северодвинск) ПЛ «М-214» (XV серии). Однако через два месяца, в апреле 1943 года, был назначен на ПЛ «К-21» на должность командира группы движения (вместо Ивана Липатова).

Добравшись до Полярного, я в конце концов был направлен в помещение экипажа «К-21», где и смог представиться старпому (он тогда был за командира лодки) капитан-лейтенанту Зармайру Мамиконовичу Арванову. С ним мы и отправились в Росту, где в доке стояла наша лодка. Когда шли в Росту на катере, разговор шел самый незначительный, но внезапно он, глянув на меня несколько иронически, что-то сказал о неравноценной замене. Я это запомнил, и когда через пару дней спросил его, что эта фраза значит, он ответил:

— Ты не обижайся, но фраза имеет два смысла. Первый смысл — уходит с лодки очень знающий и опытный механик, капитан 2 ранга. Приходит неопытный лейтенант. А второй смысл — у Брамана рост 190 см, а у тебя — дай бог 167. Так что расти во всех смыслах и это будет правильно. Дорастешь до Брамана и будешь ему достойной или, по крайней мере, равноценной заменой.

Я с грустью ответил, что не знаю, сумею ли я догнать Брамана по знаниям и опыту, но буду стараться. А вот что касается роста, то тут мое дело швах — как бы я ни пыжился, ничего не выйдет. Рост у меня, как выражался Зощенко, «паршивый и низенький», всю свою флотскую жизнь я торчал на левом фланге, а на тех, кто стоял еще левее, вообще жалко было смотреть. Так что равноценной замены Браману действительно не будет.

Старпом на это сказал:

— Большой рост на лодке скорее помеха, чем достоинство. И ты по этому поводу особо не горюй. А вот что касается знаний и опыта, то тут полный простор и ограничений не предвидится. Работай вовсю, а мы все тебе поможем. Вот я первый тебе помогу. Ты уже в Росте двое суток и даже успел сбегать на танцульки в Дом культуры. Так вот, чтобы не тратить время на переходы с базы в док и тем более на танцы, возьми-ка ты свои манатки и переезжай жить на лодку. У тебя сразу появится уйма времени на скорейшее овладение техникой и никакие береговые соблазны не будут тебя отвлекать от главной задачи — догонять Брамана.

Ведь нам скоро воевать, нужно идти в море, а неучи, как ты сам понимаешь, на лодке самые опасные люди. Надеюсь, ты понял, на что я намекаю?

Я заверил Арванова, что намеки его достаточно прозрачны, а юмор я оценил по достоинству. Через 15 минут, собравшись с вещами на лодку, я спросил его:

— Товарищ капитан-лейтенант, а сколько примерно времени я должен жить на лодке?

Выдержав паузу, чтобы до меня дошли глупость и бестактность моего вопроса, Арванов сказал:

— Во-первых, ты еще туда не ушел, а уже хочешь идти обратно. Во-вторых, ты сам должен определить тот момент, когда ты уже будешь достаточно знать устройство лодки. Пусть тебе этот момент подскажет твой разум и твоя совесть. В-третьих, с этим вопросом обратись по команде к своему прямому начальнику — командиру БЧ-V инженер-капитан-лейтенанту Липатову Ивану Ивановичу, который непосредственно отвечает за быстроту и качество твоей подготовки. Ну, а уж я постараюсь, чтобы он проявил максимум заботы о тебе…

И действительно, забота в более чем достаточном количестве была проявлена. За все время стоянки в Росте я сумел побывать на береговой базе только два раза, но все-таки один раз (после партсобрания) сбегал и на танцы. Ведь мне было всего 22 года, а в Сталинграде танцев не было…

Справедливость требует заметить, что точно такая же забота была проявлена и в отношении моего однофамильца Виктория Сергеева. Он тоже жил на лодке, но занимались мы с ним врозь — он изучал в основном оружие и вооружение, а я — все устройство лодки и электромеханическое оборудование.

Это было очень непростое дело — изучить устройство лодки, да еще такой большой, как «катюша». Надо было не просто узнавать каждый механизм и устройство, знать, где они стоят, но и знать их конструкцию, уметь пускать в действие, останавливать, определять состояние, неисправности, способы и сроки ремонта. Надо было изучить и освоить все общелодочные системы, особенно погружения и всплытия, воздуха высокого, среднего и низкого давления, осушительную и дифферентовочную магистрали и т. д. А ведь были еще дизели, громадная аккумуляторная батарея, вся электросистема с главными электродвигателями и т. д. — всего не перечесть… Тем более, никто не мог сказать, когда лодка пойдет в поход, каким временем я располагаю.

В общем, мною овладело не то чтобы отчаяние, но в определенной мере уныние и безнадежность. Как я смогу пойти в

море, стоять вахту инженер-механика, командовать этими людьми — мастерами своего дела, у каждого из которых орденов и медалей, как говорится, «от уха до уха»?

В таком настроении я пошел к своему начальнику Липатову и поведал ему о своих сомнениях в пригодности к должности. Иван Иванович терпеливо выслушал все мои речи и сказал:

— Ну что же, только горючей слезы в жилетку не хватает! Ты чего ко мне пришел, плавать, что ли, не хочешь? Так и скажи!

— Господь с тобой, Иван Иванович! С чего ты это взял? Я только боюсь, что не справлюсь! — сказал я с дрожью в голосе. — Как ты мог такое подумать?!

— А вот так и мог,— сказал мне мой начальник. — Ты что, полагаешь, что тебе не знали цену, когда назначали на должность? Небось, начальники знали и знают тебе цену. Не ты первый и не ты последний. Ты четыре года ел государственный хлеб в училище? На практике в 1940 году на «щуке» плавал? В Баку на «С-15» служил? В Молотовске на «М-214» служил? Ну так и нечего прибедняться и заниматься глупыми рассуждениями! Иди и работай!

— А может быть, ты меня лично, так сказать, будешь учить, для скорейшего и качественного овладения…,— робко заметил я.

— Слушай, не морочь мне голову, — сердито сказал мой начальник. — Неужели ты думаешь, что у меня есть время водить тебя за ручку по лодке и читать тебе лекции? Да и смешить народ я не намерен. Учти, что у тебя учителя — вся БЧ-V, и не только БЧ-V. Все заинтересованы в том, чтобы ты соответствовал должности. Чтобы боевой экипаж не имел слабых звеньев и недоучек. Вся команда уже знает, что ты не отсиживался в тылу, у бабы под юбкой, а воевал по-настоящему в Сталинграде на тральцах с самого начала и до самого конца. И они все понимают, что в Сталинграде ты не мог выучить устройство «катюши», зато обязан сделать это здесь, и как можно быстрее. И они с тебя не слезут.

К тебе будут обращаться старшины, командиры отделений, краснофлотцы с докладами и за разрешениями сделать то-то и то-то, что-то пустить, что-то остановить и т. д. Не стесняйся спрашивать, они будут рады тебе все объяснить. Учись у них, чтобы потом с них же и спрашивать как следует. Это самый короткий и самый верный путь изучения и набора опыта. Но и сам учись по чертежам и инструкциям. Мозги-то у тебя еще совсем свежие, память хорошая. Чего еще нужно? Вот только лениться и «саковать» не вздумай! Имей в виду, за тобой смотрят полсотни пар глаз и они все видят. Если это будет замечено, то по партийной линии тебя так подскипидарят, что прыти сразу

прибавится вдвое, зато авторитет тут же убавится. Да и я тебя не помилую. Ведь ты уже член партии и спрос с тебя особый! В общем, ко мне обращайся с вопросами по устройству только тогда, когда сам не сможешь понять и никто не сможет тебе помочь разобраться! — сказал в заключение мой начальник.

После такой бодрящей речи уныние у меня как-то само собой исчезло, а сомнения если и остались, то в таком дальнем уголке моей несложной души, что вспоминать о них уже не было времени. Хитрый Иван Иванович применил ко мне самый простой и верный способ обучения. Примерно так учат плавать — бросают в воду и смотрят — выплывет или не выплывет. Он приказал всем старшинам, командирам отделений и вахтенным с докладами по всем вопросам и за всеми командами по линии БЧ-V обращаться только ко мне.

И на меня посыпалось столько вопросов, что я еле успевал поворачиваться. Вместо нудного «изучательства» и долбежки, тупо уставясь на какой-нибудь закрытый со всех сторон очередной механизм, мне пришлось напрягать память и соображать налету, что нужно сказать, как скомандовать, о чем спросить, в чем потом разобраться и т. д. и т. п.

Конечно, 99% задававших мне вопросы сами прекрасно знали, что им нужно делать, и в моих командах отнюдь не нуждались. Смотрели и посмеивались, как я корчился и корячился под градом вопросов. Я не стеснялся переспрашивать, узнавать, а в самых крайних и неотложных случаях обращаться к Липатову. Он давал пояснения и указания с большой неохотой, упирая на то, что при Синякове ему приходилось разбираться во всем самому. Я на это резонно возражал, что он на лодке еще со времени постройки и у него было время все изучить до тонкости, а у меня такой возможности нет. Тогда он скромно сказал, что изучил лодку в том объеме, который сейчас нужен мне, за время гораздо меньшее, чем мне отпущено. Я ему поверил — у меня был очень одаренный начальник, который знал лодку, как никто до него да и после него тоже.

Команда изучала меня, но и я изучал людей.

Николай Суслов был всегда очень корректен и серьезен, чувством юмора практически не обладал. Матвей Карасев бывал, как правило, несколько мрачен, даже сердит, и юмор его был всегда мрачноват. Даже когда он играл в волейбол (мы с ним потом играли в команде за лодку и бригаду), и тогда был мрачноват. О неисправностях докладывал как-то через силу, очень их переживал. Николай Коконин был хитер и насмешлив, у него было самое сложное и трудоемкое хозяйство, эксплуатировать и ремонтировать дизели было тяжело, но он был

оптимист, повидал всякое, проявил незаурядную храбрость и даже героизм, народ держал в руках твердо.

В процессе активного общения можно и нужно было изучить и командиров отделений, и краснофлотцев. Надо сказать, что усилиями Брамана кадры БЧ-V были подобраны просто отличные. Такие командиры отделений, как электрик Иван Глобенко, умный и пытливый, весельчак и храбрец, моторист Виктор Власов, трюмный Виктор Парфенов, моторист Михаил Свистунов знали не только свою специальность, но и лодку в целом. С их помощью изучать лодку и ее механизмы, устройства, системы было наиболее эффективно. Конечно, они, порой, посмеивались над моими промашками, неправильными и глупыми командами, но понимали, что пока иначе и быть не может. С подначкой и морским юмором вышучивали мои ошибки, рассказывали всякие смешные истории и случаи, которые происходили в таких ситуациях. Нельзя забывать, что почти все мои подчиненные были старше меня по возрасту, порой значительно-на 5-6 и более лет. Моими ровесниками были Парфенов, Власов, а моложе — только один замечательный паренек краснофлотец моторист Толя Казаков. Он был исключительно старателен, учился и служил с таким желанием и такой добросовестностью, что было любо-дорого посмотреть. С его характером и способностями он мог далеко пойти. Но, увы, война есть война. Он отпросился служить на гвардейскую Краснознаменную ПЛ «Щ-402» и погиб вместе с ней.

В конце мая из отпуска вернулся командир нашей лодки Лунин. Я увидел красивого осанистого капитана 2 ранга с Геройской звездой и орденами, когда он пришел на лодку и обходил отсеки. В V отсеке он увидел меня и, повернувшись к Арванову, спросил:

— Кто это?

— Это новый командир группы движения, товарищ командир, инженер-лейтенант Сергеев, — ответил Арванов.

Тогда, повернувшись к Липатову, Лунин спросил:

— Ну, как он?

— Работать может, товарищ командир, — коротко ответил мой начальник.

Повернувшись, наконец, ко мне, Лунин внезапно спросил:

— А почему ты матери не пишешь?

Откровенно говоря, у меня затряслись руки и ноги. Действительно, отчима с его авиаполком перевели из Саранска, куда я писал, а куда перевели — я не знал. Но откуда это мог знать Лунин? Стоявшие рядом с ним замполит Лысов, старпом Арванов и мой начальник Липатов удивленно переглядывались, а

на меня глядели с явной укоризной. Наконец я опомнился и сказал:

— Товарищ командир! Так они из Саранска уехали, а куда — я не знаю…

Следующие слова Лунина окончательно потрясли всех. Он сказал:

— Молодец! Правду говорит. Вот тебе письмо от матери с новым ее адресом!

Тут я окончательно потерял дар речи. Пока все кругом одобрительно смеялись, радуясь за меня, я стоял перед командиром с растерянным видом и только спустя некоторое время смог невнятно пробормотать:

— Большое спасибо, товарищ командир!

Но группа во главе с командиром уже уходила в VI отсек Вот таким образом состоялось мое знакомство с Героем Советского Союза капитаном 2 ранга командиром Краснознаменной ПЛ «К-21» СФ Николаем Александровичем Луниным…

Много позже, получив письмо от матери, я узнал, что отчима с полком перевели в Куйбышев, где Лунин был в отпуске. Они случайно познакомились с Луниным и его женой в театре. Узнав, что я служу на Севере на лодках, Лунин взялся передать письмо.

Он сам был удивлен, увидев меня на своей лодке, так как мое назначение состоялось в его отсутствие.

Теперь я просто обязан сказать о моем начальнике и друге Иване Липатове, о том, какую большую и важную работу он проделал на «К-21» .

ИВАН ИВАНОВИЧ ЛИПАТОВ

Иван Иванович Липатов окончил ВВМИУ им. Дзержинского в мае 1940 года, был назначен сразу на «К-21» и был единственным офицером, сделавшим на ней все 12 походов.

Придя на лодку, за короткое время хорошо изучил всю материальную часть по своему заведыванию. Замечательные инженерные способности, любознательность и трудолюбие помогли ему освоить в период постройки и испытаний корабля буквально всю его технику. Помогло ему и то обстоятельство, что до службы он работал на заводе в химической лаборатории и интересовался радиотехникой.

Инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов, назначен инженер-механиком Краснознаменной ПЛ «К-21» в мае 1943 года. Совершил все 12 боевых походов

Инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов, назначен инженер-механиком Краснознаменной ПЛ «К-21» в мае 1943 года. Совершил все 12 боевых походов

Однако его непосредственное начальство — Жуков, Трофимов, Синяков — не сумело заметить его способностей. Да и подводила его природная скромность и застенчивость. Матерые старшины — Сбоев, Балуков, Козлов — учли эти особенности характера молодого командира и вовсю их использовали, поскольку командовать он еще не умел.

Когда Синяков с корабля ушел, на его место пришел Браман — опытный механик и твердый организатор. У Брамана Липатов многому научился, особенно в организационном плане. Браман много сделал для улучшения организации службы в БЧ-V. Изгнал с корабля старшин Козлова, Балукова и Сбоева. У Брамана Липатов научился аккуратности, последовательности, обстоятельности, методичности, привык лично убеждаться в исполнении команд и распоряжений, стал все лично проверять и только после этого доверять. Однако и Браман был кое в чем непоследователен — он замкнул трюмную группу лично на себя и запретил Липатову вмешиваться в ее дела. Это обстоятельство в определенной степени сдерживало рост Липатова как инженер-механика, например в деле управления кораблем при погружении и всплытии и т. п.

В кают-компании подводной лодки после девятого боевого похода. Слева направо: инженер-механик ПЛ В. Ю. Браман, командир ПЛ Герой Советского Союза Н. А. Лунин и замполит С. А. Лысов. Апрель 1943 года

В кают-компании подводной лодки после девятого боевого похода. Слева направо: инженер-механик ПЛ В. Ю. Браман, командир ПЛ Герой Советского Союза Н. А. Лунин и замполит С. А. Лысов. Апрель 1943 года

Да и не очень любил Владимир Юльевич, чтобы из-под него кто-то был виден. Очередное воинское звание Липатов получил с опозданием на 2,5(!) месяца. Лунин как-то спросил, когда у него выходит срок пребывания в звании старшего инженер-лейтенанта. Липатов смущенно ответил, что срок уже вышел 2 месяца тому назад. Лунин «распилил» его за такую «вопиющую скромность» и неумение позаботиться о себе. И в самом деле, боевой офицер с безупречной репутацией на боевом корабле, имеющем успех, не получает очередного звания из-за нерадивости и невнимания начальства! Здесь была промашка и Лысова. Но тому тоже и в голову не могла прийти такая ситуация, чтобы кто-то из офицеров по своей скромности не намекнул ему своевременно о необходимости представления к очередному званию.

Талант Липатова развернулся полностью после назначения его в апреле 1943 года командиром БЧ-V «К-21». К нему ходили в трудных случаях за советом все, особенно старшины всех боевых частей. Такое «паломничество», как правило, было успешным. Его замечательная инженерная интуиция почти всегда помогала ему найти правильный ответ на любые загадки корабельной техники, и авторитет Липатова как инженера постоянно рос. Его серьезный и добрый характер никогда не позволял ему ни в малейшей степени поиронизировать над специалистом, попавшим в трудное положение, продемонстрировать свое явное превосходство. Он всегда был рад выручить попавшего в трудное положение. Он понимал также, что, помогая другим, укрепляет чувство коллективизма, сплоченность экипажа и, в конце концов, повышает боеспособность корабля.

Когда Браман изгнал с корабля Козлова, Балукова, а потом и Сбоева, назначил на их места молодых, ретивых, знающих специалистов Суслова, Карасева и Коконина и вышколил их в лучшем смысле этого слова, служба в БЧ-V пошла как нужно. Хотя Липатов и не был таким прирожденным и опытным организатором, как его предшественник Браман, но его авторитет как инженера, знание корабля помогли ему быстро «сесть в седло». И старшины твердо знали, что он и их, и всю их технику видит насквозь и любая неисправность любого механизма, даже та, которую они сами понять не могут, для Липатова видна яснее ясного. В любой обстановке он сразу принимал правильное

решение.

Рассказывает Иван Липатов

«Как известно, наша лодка была не только торпедной, но и минным заградителем. В минно-балластной цистерне, расположенной под центральным постом, размещалось до 20 мин, каждая весом около тонны. Минно-сбрасывающее устройство обладало очень сложной кинематикой. Оно находилось в ведении командира БЧ-II-III, но фактически обслуживалось командиром БЧ-V, То есть инженер-механиком ПЛ (так же, как и рули, эхолот и гирокомпасы). Весной 1943 года, после очень трудного боевого похода, лодка встала в сухой док на заводе в Росте на ремонт — были помяты кингстоны балластных цистерн. Вместо В. Ю. Брамана командиром БЧ-V был назначен я. Военная обстановка была напряженной. На ремонт был выделен минимальный срок. Лунин торопил с окончанием ремонта. Завод не успел обеспечить герметизацию минно-сбрасывающих люков. Взяв с собой заводскую бригаду рабочих, он вывел лодку из дока и вернулся в Полярное. Командование торопило его — необходима была постановка мин. Около недели уже в Полярном у пирса рабочие с завода не могли обеспечить герметичность люков, а следовательно, нельзя было и грузить мины — срывался боевой поход…

Видя такое положение, я предложил план устранения неисправности силами личного состава лодки, Правда, операция эта была рискованной — из-за небольшой оплошности лодка могла затонуть у пирса. Я доложил свой план Лунину и он пошел на этот риск. "А то, сказал он, — меня уже начинают обвинять в трусости, говорят, что я специально тяну время…"[27]

Мой план заключался в следующем: я в легководолазном костюме через забортную цистерну проникаю через имеющийся лаз в минно-балластную цистерну, предварительно продутую сжатым воздухом. По условному сигналу (стуком по корпусу) из отсека пускают электродвигатели на открытие и закрытие крышек минно-сбрасывающих люков (каждый более метра в диаметре), а я должен определить причину неисправности. Сделать это в сухом доке было

невозможно.

После определения неисправности необходимо было надуть воздухом центральный пост и отдраить минно-погрузочный люк на крыше выходящей в него цистерны. Через этот люк, в цистерну могли войти специалисты из личного состава — минер Вовк и отобранные мной мотористы и трюмные — и устранить неисправность. Я же в течение всей этой процедуры находился в минно-балластной цистерне и руководил работой. За все время работы в цистерне на мостике лодки находился вооруженный часовой, чтобы кто-нибудь не открыл рубочный люк потому что лодка при этом неминуемо пошла бы ко дну. Потом выяснилось, что рядом с часовым стоял и инженер-механик дивизиона Александр Петрович Венедиктов, и тоже с оружием: он был твердо уверен в том, что если с лодкой что-нибудь случится, он, несомненно, пойдет под суд. И он был прав. Он же настоял на том, чтобы с лодки был удален личный состав.

Вся работа была выполнена за один день. Лодка погрузила мины и пошла в боевой поход на следующий день».

Суслов «ищет корпус»

Вновь назначенный старшиной группы электриков главстаршина Суслов был дисциплинированным, знающим специалистом, степенным и выдержанным человеком. Он умел держать в руках подчиненных, хорошо руководил их деятельностью, был здоров и силен. Однако иногда его уверенность в своих знаниях и опыте граничила с самоуверенностью. И это надо было вовремя подмечать и слегка его осаживать.

Однажды при стоянке корабля в базе почему-то нарушилась изоляция аккумуляторной батареи, как говорили, «батарея закорпусила». Суслов решил об этом никому не докладывать и восстановить изоляцию самостоятельно. Аккумуляторная батарея лодки состояла из двух групп по 120 элементов в каждой группе. Группу, которая «давала корпус», он нашел быстро, а вот найти «виновный» элемент среди 120-ти было сложнее; электрики стали расшиновывать, то есть отключать элементы наобум и замерять их изоляцию поодиночке.

Искали «корпус» двое суток и, в конце концов, Суслов явился с повинной к Липатову. Липатов с помощью известного в технике приема вычислил «виновный» элемент сразу и через полчаса изоляция батареи была восстановлена. Суслов получил должный урок, авторитет Липатова поднялся до небес и служба пошла как надо. Больше таких вольностей Суслов не позволял себе никогда.

Как заставить дизели хорошо запускаться?

В инструкции по обслуживанию дизелей 9ДКР в разделе «Неисправности» был такой пункт:

> «Двигатель разворачивается воздухом с достаточным числом оборотов для пуска, но вспышек не дает.
>
> *Причина:* слишком низка температура в машинном отделении или двигатель переохлажден вследствие весьма низкой температуры забортной воды.
>
> *Способ устранения:* необходимо прогреть двигатель путем поднятия температуры в машинном помещении».

Вот только так, и никак иначе!

Короче говоря, на Севере, в условиях Баренцева моря, двухтактные дизеля 9ДКР пускались плохо. Если в базе, при обогреве лодки паром из береговой магистрали, еще можно было рассчитывать на какое-то «поднятие» или, по крайней мере, «неснижение» температуры в «машинном помещении, то есть в дизельном отсеке ПЛ, при плюсовой температуре внешнего воздуха, то зимой, в море, при достаточно долгом подводном ходе, когда дизели и «помещение» остывают до температуры забортной воды (+2-3°С), поднять температуру совершенно нечем. Пуск дизелей превращается в долгую и мучительную процедуру, сопровождаемую оглушительными выхлопами. Но если эта процедура, в общем-то, неопасна и терпима в базе, то в море задержка с пуском дизелей может очень плохо обернуться для лодки, вплоть до ее гибели. И немудрено, что такие задержки в море нервно воспринимались командиром и верхней вахтой и тяжело отзывались на инженер-механиках и мотористах,

И это понятно. Если отказывает техника, то не может выручить никакая смелость, никакая дерзость, никакое военное искусство. А уж с корабля среди моря никуда не убежишь, нигде не спрячешься и с парашютом не спрыгнешь. Поэтому обеспечение при всех условиях уверенной, надежной и стабильной работы техники есть главная обязанность и главная

боевая заслуга специалистов экипажа ПЛ.

Тут нет возможности рассказать о тех ухищрениях, на которые пускались мотористы, чтобы обеспечить быстрый и уверенный пуск дизелей. Кое-что вроде бы помогало, но так незначительно, что нельзя было принимать это всерьез. И только талант Липатова помог. Ход его рассуждений был примерно таков. В двигателе не получается вспышек потому, что топливо слишком холодное. При распыливании холодного топлива форсункой получаются слишком большие холодные капли топлива, они не прогреваются до температуры вспышки, и дизель не запускается. Размеры капель топлива, разбрызгиваемых форсункой, обратно пропорциональны температуре топлива. Чем выше температура топлива, тем меньше размеры капель и тем быстрее достигается вспышка. Все это было давно известно и до Липатова. А его предложение состояло в том, что незачем прогревать дизели, тем более весь дизельный отсек Достаточно, может быть, подогреть подводимое к форсунке топливо, чтобы его температура еще до форсунки была достаточно высокой. Форсунка распылит его на гораздо более мелкие брызги, которые легко прогреваются сжимаемым воздухом, и вспышка будет наверняка обеспечена. А это значит, что будет обеспечен уверенный запуск дизеля при любой температуре как его самого, так и в отсеке, что, собственно говоря, и было нужно!

Но это были догадки и до их реализации было далеко. Как подогревать топливо, где, до какой температуры?

Я подробно об этом пишу, так как присутствовал при разработке этого предложения и в какой-то мере способствовал его реализации. Иван Иванович собрал старшин и командиров отделений мотористов и электриков. Он объяснил суть предлагаемого и ожидаемый эффект. И началось, как обычно в таких случаях, коллективное творчество. Мотористы Коконин, Свистунов и Власов, мигом ухватившие идею, полминуты пошушукались и заявили, что нужно греть крышки дизелей вблизи форсунок. Их предложение было таким: топливо от насоса предварительной подачи проходит через корпус форсунки, отбирая от него тепло, затем попадает в топливный насос высокого давления, а оттуда в форсунку и цилиндр. Электрогрелку они предложили поставить на крышке вместо индикаторного клапана, или, точнее, вставить ее в корпус этого клапана. Грелка будет нагревать крышку дизеля и топливо, проходящее через корпус форсунки. При запуске дизеля в цилиндр будет попадать уже прогретое топливо, что обеспечит уверенную вспышку. Крышка нагрева не боится.

Электрики Суслов и Глобенко попросили один индикаторный

клапан, чтобы помозговать над ним. Спросили, какое примерно давление вспышки в цилиндре; Им сообщили. К концу дня весь «кворум» опять собрался, чтобы посмотреть на предложение электриков, точнее, на уже собранную с помощью мотористов конструкцию грелки.

Опробование новинки состоялось на одном дизеле и после нескольких поправок прошло «на ура», Мотористы сияли, электрики тоже, а авторитет Ивана Ивановича возрос выше некуда. Дизели запускались как часы» при любой температуре!

Но был еще один крупный недостаток в эксплуатации дизелей в целом по бригаде лодок.

В начале войны волнорезные щиты, закрывавшие ниши торпедных аппаратов в носовой части лодок, были сняты, так как часто деформировались, заедали, не открывались и не давали возможности стрелять из носовых торпедных аппаратов. Но щиты были предусмотрены для того, чтобы увеличить скорость лодки за счет уменьшения сопротивления воды!

Когда щиты сняли, сопротивление воды увеличилось, увеличилась и нагрузка на дизели; как говорят, гребные винты сделались «тяжелыми». Это вело к перегрузке дизелей и их работе на износ, особенно при попытках держать максимальное число оборотов таким же, как и при неснятых волнорезных щитах. Для двухтактных дизелей 9ДКР перегрузка была чувствительна. Ситуация оказалась вне контроля технического отдела флота и конструкторов лодки.

Когда, наконец, были приняты меры и гребные винты были по просьбе Липатова пересчитаны и обрезаны, дизели были уже изношены и с ними начались неприятности — трескались крышки цилиндров, обрывались болты, крепящие юбки цилиндров к станине, прогорали пусковые клапаны и ручьи поршневых колец, поршневые кольца разворачивались в ручьях, концы колец заходили в продувочные окна и обламывались. Конечно, все эти дефекты проявлялись не все сразу и Липатов с Коконным и мотористами научились с ними справляться. Когда же винты обрезали, дизели стали работать менее напряженно, неисправностей стало проявляться меньше, но износ остался. В оправдание Липатова нужно сказать, что дизель 9ДКР был по конструкции очень напряженной машиной, Иван Иванович не сразу понял, что относительно небольшая перегрузка дизеля могла так губительно сказаться на нем. На флоте в то время не оказалось ни одного хорошего специалиста, достаточно глубоко знающего дизели, и своевременно помочь специалистам бригады ПЛ никто не мог.

УХОД ЛЫСОВА

В июле 1943 года с лодки ушел замполит капитан 3 ранга Сергей Александрович Лысов. Вместо замполитов кораблей ввели должности заместителей командиров дивизионов по политической части. Лысов был назначен заместителем командира 5-го дивизиона. Хотелось бы сказать о нем несколько добрых слов — он их заслужил.

Придя на корабль при Жукове, неудачном старпоме Трофимове, механике Синяков, плохих старшинах, он сумел оценить положение дел в экипаже. Не будучи тогда подводником по образованию и опыту службы, нашел свое место, помог командованию и политотделу бригады избавиться от негодных членов экипажа.

Не потерялся при Лунине, вместе с Арвановым сумел сплотить экипаж вокруг командира. Обладая мягким характером, никогда не кричал; не предпринимал никаких крайних мер, но твердо проводил правильную линию на справедливое награждение, повышение по службе, присвоение званий. В море вел себя достойно, на базе всегда проявлял заботу о личном составе, защищал интересы и права экипажа. В трудной аварийной обстановке, в бою проявил себя с лучшей стороны, был храбрым, не паниковал, внушал доверие личному составу. Где нужно, был строг; но справедлив, умел понять тяжелую военную жизнь матросов и старшин, мог и умел приструнить любого офицера, указать ему его место и недостатки в поведении и службе. Проявил любовь к морю, не испугался трудностей морской службьг, очень многому научился, будучи комиссаром и замполитом. В дальнейшем, плавая и упорно учась, показал большие способности и добился того, что стал старпомом, а затем и командиром ПЛ. Затем занимал на своем родном Северном флоте пост начальника управления кадров, ряд других должностей.

Уходя с лодки, Сергей Александрович оставил там хорошо воспитанный сплоченный коллектив, сильную партийную организацию, обеспечив этим в значительной части последующие боевые успехи корабля.

14 мая 1943 года

погибла подводная лодка

«М-122»

5 июля 1943 г. 11943 года

погибла подводная лодка

«М-106»

25 июля 1943 года

погибла подводная лодка

«Щ-422»

ДЕСЯТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (5 - 23 АВГУСТА 1943 ГОДА)

Если изучить труды некоторых наших историков, «уточняющих» боевые успехи наших североморских ПЛ, сопоставить приводимые ими наши успехи и потери, то получается — эффективность торпедной стрельбы наших лодок была настолько низка, что противнику не стоило бы считаться с этой угрозой. Все равно не попадут! Однако, в отличие от этих «историков», гитлеровские адмиралы были опытными профессионалами, реально оценивающими опасность действий наших лодок Они ответственно подходили к организации противолодочной обороны и обеспечению безопасности плавания своих транспортов. Доставка в Германию таких грузов, как никель и железная руда, имела важнейшее стратегическое значение для фашистского рейха. Армейская группировка фашистов на Севере и их военно-морские силы, включая эскадру тяжелых кораблей, могли держаться только при регулярном обеспечении всем необходимым морским путем.

По данным Главного штаба ВМФ, за период 1942-1944 гг. немцы поставили в оборонительных стационарных минных заграждениях 7790 мин. Значительно усилилась охрана конвоев, особенно после успехов наших лодок в январе — марте 1943 года, когда они потопили 19 транспортов (62270 тонн). Имели место случаи, когда несколько транспортов охранялись 23-29 кораблями и катерами, особенно в Варангер-фиорде. Опасные зоны конвои старались проходить в ночное время, применялось профилактическое (!) бомбометание глубинными бомбами по курсу конвоев. Силы ПЛО подстерегали наши лодки не только в районах прохода конвоев, но и в районах, где лодки делали зарядку аккумуляторных батарей. Немцы широко использовали радио- и гидролокацию, радиопеленгаторную технику. Их береговые посты наблюдения имели связь с силами ПЛО и авиацией. К несению дозорной службы привлекались малые корабли и катера. Число ПЛ противника во второй половине 1943 года достигло 25-30 и в дальнейшем возрастало. Они наблюдались во всех районах действий наших лодок, а также на подходах к главной базе флота — Кольскому заливу. За период войны всеми силами и средствами флота было зафиксировано 753 случая обнаружения вражеских ПЛ.

Ясно, что такое мощное усиление ПЛО в удаленном от Германии регионе, не имеющем с ней сухопутного сообщения,

потребовало огромных затрат сил и ресурсов. Эти затраты могли быть оправданы только наличием серьезной угрозы для жизненно важных интересов рейха. Сравнительно небольшое число советских ПЛ наносило очень чувствительные удары по фашистским кораблям и судам. Эти удары не смогли оценить некоторые наши историки, зато хорошо оценили гитлеровские адмиралы. Они настолько насытили Варангер-фиорд силами ПЛО, так назойливо кружили их лодки при входе и выходе из Кольского залива, что командование бригады отказалось даже от эскортирования лодок катерами МО.

И наша лодка вышла 5 августа 1943 года в боевой поход без эскорта. Боевой задачей была постановка минного заграждения и неограниченная подводная война. Поскольку Иван Липатов, как командир БЧ-V, и я, как командир группы движения, шли в свой первый поход, с нами в качестве обеспечивающего был инженер-механик дивизиона инженер-капитан 2 ранга Александр Петрович Венедиктов.

Благотворно сказался накопленный богатый опыт эксплуатации механизмов ПЛ в девяти предыдущих походах. Вновь назначенные старшины групп БЧ-V Карасев, Суслов, Коконин, командиры отделений Парфенов, Глобенко, Свистунов, Власов крепко держали личный состав в руках и знали, где может появиться неисправность, какой механизм в определенных условиях может внезапно отказать. Время после докования и ремонта в Росте было использовано очень эффективно для профилактической работы и обучения личного состава, который хорошо знал свои обязанности и ревностно их исполнял.

Но главным было не это. Главным была атмосфера взаимного доверия и уважения, сплоченность экипажа. Личный состав был уверен в выдающемся мастерстве и необыкновенных боевых качествах командира, знал отличные морские качества и способности старпома и командиров боевых частей, отличную организацию службы, особенно верхней вахты, был убежден, что никто не подкачает, опасность будет вовремя обнаружена и нужная команда будет дана без опоздания и быстро исполнена.

Конечно, пока из этого коллектива выпадали мы с Викторием Сергеевым. Люди, конечно, знали, что мы бывали в боевой обстановке, уважали Виктория за то, что он, будучи тяжело раненным на сухопутном фронте, добился назначения на лодку. Но как мы поведем себя в конкретной боевой обстановке на лодке, как проявим себя, никто не знал, как не знали и мы сами.

Правда, мы уже не чувствовали себя чужими или лишними, но экзамен был еще впереди. А пока мы несли вахту — Викторий наверху, на мостике, а я внизу, в центральном посту. Венедиктов

стоял вахту то со мной, то с Липатовым. Постояв вахту с Липатовым, он понял, что делать ему на этой вахте нечего — девять походов Липатова и его техническая одаренность говорили сами за себя. И он сосредоточил свои усилия на моей особе, устроив мне целый экзамен.

Но и я недаром просидел на лодке чуть ли не все три месяца со времени прихода на нее. Хоть мне и далеко было до постижения всех практических премудростей, накопленных боевым опытом до меня, но уж устройство лодки — какая труба или трасса куда идет, где какие цистерны, клапаны и т. д. — я вызубрил на совесть. И меня проверяли до Венедиктова все, у кого была такая возможность. Системы погружения и всплытия, другие важнейшие системы я изучил в доке, а затем на практике в ходе подготовки к походу. И поэтому Венедиктов в основном гонял меня разными вводными и требовал объяснений, как действовать в разных непредвиденных случаях, особенно при внезапных дифферентах, задержках срочных погружений и т.д. В общем, времени зря не терял, присматривался ко мне, изучал, поучал и воспитывал, за что я и по сей день ему благодарен. А лодка тем временем шла на позицию, встреч с противником не имела, уклонялась от самолетов срочным погружением. 7 августа мы были уже на позиции к северу от Гаммерфеста, а 8 августа подошли к району, назначенному для минной постановки. Однако берег и пролив Брей-Сунн[28] были закрыты густым туманом, а чтобы пройти к точке минной постановки в проливе Рольвсей-Сунн[29], нужно было знать свое точное место. Лунин решил отойти мористее на север и там ожидать возможности определения места при улучшении видимости.

До 10 августа туман держался очень плотно, но, наконец, стал виден берег, штурманы немедленно определились и лодка уверенно двинулась в подводном положении к месту постановки минного заграждения. Подойдя к нему, штурманы определились еще раз и доложили командиру: «Мы в точке!» Владимир Ужаровский встал к ручкам минно-сбрасывающих устройств. Все 20 мин вышли без задержек и лодка вновь пошла в подводном положении к выходу из пролива Брей-Сунн[30]. Выйдя из пролива, лодка направилась к северному краю позиции для зарядки аккумуляторной батареи.

11 августа в 20.40 по радио было получено приказание командира бригады — действовать в Лоппском море. Предполагался выход в море немецкой эскадры, и лодка должна была подстеречь и атаковать тяжелые корабли.

Ожидание длилось до 20 августа. Лодка не предпринимала никаких действий против мелких судов, чтобы заранее не

раскрыть себя и не подвергнуться преследованию до появления эскадры.

20 августа в 20.00 командир бригады приказал вернуться в базу, куда лодка возвратилась 23 августа в 9.30.

Весь поход отличался отсутствием каких бы то ни было аварий, чрезвычайных происшествий, поломок, неисправностей механизмов, «зевков» вахты. Организация службы была отменной.

Разведка донесла штабу флота, что на поставленном нами минном заграждении подорвался и затонул транспорт противника. На боевой рубке лодки появилась цифра «16». После десятого похода были награждены:

Приказом командующего СФ № 070 *от 4.09.43 г.*

орденами Красного Знамени:

— командир отделения мотористов старшина 2 статьи Виктор Власов;

— электрик старшина 2 статьи Евгений Соколов;

— трюмный старший краснофлотец Борис Харитонов;

орденами Отечественной войны I степени:

— торпедист краснофлотец Болеслав Петраго;

— торпедист старший краснофлотец Иван Жуков;

— моторист краснофлотец Михаил Салтыков;

орденами Отечественной войны II степени:

— командир торпедной группы лейтенант Викторий Сергеев:

— командир группы движения инженер-лейтенант Константин Сергеев;

Приказом командующего СФ № 099 *от 29.11 43 г.*

орденами Красного Знамени:

— моторист краснофлотец Леонид Борисов;

— торпедист краснофлотец Виктор Глухарев;

орденами Отечественной войны I степени:

— электрик краснофлотец Владимир Айрапетов;

— инженер-механик инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов;

— командир отделения мотористов старшина 2 статьи Михаил Свистунов;

орденами Отечественной войны II степени:

— кок краснофлотец Илья Жданов;

— ученик-акустик краснофлотец Михаил Николаев;

орденом Красной Звезды:

— торпедист краснофлотец Михаил Акулов.

ВИЗИТ АМЕРИКАНЦЕВ НА ЛОДКУ

Командир Лунин со старпомом Арвановым собрали весь личный состав и предупредили — на нашу лодку собираются прийти с визитом американцы из военно-морской миссии США. Необходимо подготовиться к визиту: закончить небольшие ремонтные работы, прибраться, запереть радиорубку и рубку акустики, одеться в чистое, находиться на своих боевых постах, на вопросы отвечать как положено, никаких данных по оружию, вооружению, скорости хода, глубине погружения не сообщать, то есть быть на высоте!

Видимо, американцы в основном хотели поглядеть на знаменитого Лунина, атаковавшего «Тирпиц», ну и, конечно, их интересовала сама знаменитая подводная лодка «К-21», ее личный состав.

Дежурным офицером по лодке старпом Арванов поставил меня. В назначенное время на пирсе появились американцы — контр-адмирал Олсен и три офицера: доктор, инженер-механик и явный разведчик, капитан 3 ранга, высокий красивый парень со щегольскими усиками, отлично говоривший по-русски. Контр-адмирал, высокий и грузный, с красным лицом, был в высокой меховой шапке с жестяным орлом, офицеры — в фуражках, все в черных шинелях, с очень длинными серыми шерстяными шарфами.

Американцев сопровождал начальник штаба СФ контр-адмирал Федоров, которого я помнил еще по Сталинградской битве.

Лунин встретил их на пирсе, доложился Федорову, представился американцам и пригласил всех на лодку. Первым в центральный пост лодки спустился Федоров и тут произошел конфуз. Я доложил Федорову: «Товарищ адмирал, дежурный по ПЛ инженер-лейтенант Сергеев!» Федоров сказал: «Доложись американцу!» Я подождал, пока американский адмирал спустится вниз в ЦП, и доложил ему: «Товарищ адмирал, дежурный по ПЛ инженер-лейтенант Сергеев!», на что стоявший рядом Федоров в шутку негромко заметил мне: «Какой он тебе товарищ? Ведь это мировая буржуазия!» Я смутился и сказал Федорову: «Да ведь он по-русски не понимает…» Американский адмирал ехидно ухмыльнулся и внезапно на неправильном, но вполне понятном русском языке сказал: «Я по-русски понимаю!» Кругом все захохотали, я был окончательно смущен, а Арванов сказал мне: «Иди к себе в VI отсек, товарищ!»

Американцы очень внимательно осмотрели лодку, прошли по

всем отсекам от носа до кормы, задавали много вопросов. Переводил переводчик штаба СФ майор Кривощеков и американец — капитан 3 ранга, который попробовал руками все закрытые двери, от опечатанных рубок до кают и даже гальюнов. В VI отсеке по правому борту были сложены и закрыты парусиной снятые койки личного состава. Американец долго здесь крутился — хотел понять, что скрыто под парусиной. В конце концов он подскочил к ней, сдернул, увидел, что там всего-навсего койки, и ринулся из отсека. В центральном посту он вдруг остановил краснофлотца рулевого Панфилова, который был в команде самым маленьким по росту (около 160 см). Его заинтересовало, сколько лет Панфилову. Видимо, он решил, что Панфилов несовершеннолетний. Пришлось Мише доставать краснофлотскую книжку и доказывать свое совершеннолетие.

Естественно, после осмотра лодки дорогих гостей пригласили в кают-компанию. Береговая база по такому случаю не поскупилась. Увидев накрытый стол, визитеры заметно оживились. Как выяснилось несколько позже, это было вызвано совсем не базовскими заграничными деликатесами, а чисто русской частью угощения — водкой, икрой, грибками, селедочкой с луком, кислой капусткой и черным хлебом. Когда же к столу была подана отварная картошечка и жареный морской окунь, гости пришли в полный восторг и с нетерпением ожидали возможности закусить после каждого из тостов.

С нашей стороны тосты подымались в основном за открытие второго фронта, а с их стороны — за наши громкие боевые успехи и победы. Тостов было много, и гости упились «в дым». Адмирала пришлось подымать по вертикальному трапу на гордене через минно-погрузочный люк, обхватив его под мышки. Доктор, поднимаясь по трапу, наступил на свой свисавший с шеи длинный шарф. Дернув головой, он сорвал шарфом ногу со ступеньки трапа и рухнул вниз. Совершенно трезвым остался «разведчик», хотя и пил больше всех. Он же и отвечал на все тосты.

Когда гости удалились, в кают-компании сели офицеры ПЛ. Неожиданно обнаружилось, что высокие гости далеко не все смогли выпить и съесть из базовых деликатесов. Вероятно потому, что гостям в вино, конечно, по недоразумению было крепко добавлено спирта. Так что этим посещением остались довольны все — и гости, и хозяева. Нормы международной флотской вежливости и гостеприимства были выполнены на все 100% и даже больше.

11 октября 1943 года

погибла подводная лодка

«К-1»

16 октября 1943 года

погибла подводная лодка

«М-172»

17 октября 1943 года

погибла подводная лодка

«Щ-403»

ОДИННАДЦАТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (26 ДЕКАБРЯ 1943 ГОДА - 2 ЯНВАРЯ 1944 ГОДА)

Одиннадцатому походу нашей лодки предшествовали важные события. Командир лодки Герой Советского Союза капитан 2 ранга Лунин 24.11.43 г. был назначен командиром 1-го дивизиона бригады ПЛ СФ. Старпом капитан-лейтенант Арванов 23.12.43 г. был назначен командиром ПЛ. На должность старпома был назначен капитан-лейтенант Ужаровский, а командиром БЧ-II-III стал капитан-лейтенант Виноградов, ранее дублер командира этой БЧ. Таким образом, с лодки ушел только Лунин, да и тот недалеко — наша лодка была в его дивизионе, а три человека получили повышение.

Молодые командир лодки, старпом и командир БЧ-II-III готовились как следует отметить столь важное событие и угостить по этому поводу друзей и начальников. Зарик Арванов хотел развернуться во всю ширь своей кавказской души! Еще бы — командир такой знаменитой лодки, рекомендован на эту должность самим Луниным! Был, конечно, рад и Владимир Ужаровский — старпом! На «К-21»! В общем, подготовка шла вовсю…

Однако человек предполагает, а бог располагает.

26 декабря рано утром (помнится, это была суббота или воскресенье) в коридоре на третьем этаже здания, где размещался наш экипаж, раздались крики: «На корабль, живей на корабль!» Кричал дежурный по команде, но не менее громко кричал никто иной, как сам Лунин!

Это было так удивительно, что мы сначала опешили, но затем собрались с необыкновенной быстротой и помчались на корабль. Там уже кипела работа — подвозили продукты, принимали солярку, масло, «набивали» воздух высокого давления. Сразу начали запускать дизели, проворачивать механизмы, проверять все, что нуждалось в проверке. Через снятый минно-погрузочный люк в центральный пост опустили даже бочку с квашеной капустой.

Капитан-лейтенант Зармайр Арванов назначен командиром КПЛ «К-21» по рекомендации знаменитого Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина. Декабрь 1943 года

Капитан-лейтенант Зармайр Арванов назначен командиром КПЛ «К-21» по рекомендации знаменитого Героя Советского Союза капитана 2 ранга Н. А. Лунина. Декабрь

Командовали этим авралом и командир, и старпом, но за ходом работ очень внимательно следил и сам командир дивизиона, который никого и не подгонял, но каждый, на ком останавливался его взгляд, понимал, ничего еще не зная, что дело небывало важное, исключительно серьезное и поспешал, насколько это было возможно. Хорошо, что торпеды были уже погружены и заряжены в торпедные аппараты. Мы с Липатовым, проверив свою часть, спешно рассчитывали дифферентовку, готовясь к погружению.

Наконец, все было готово. Лодку проверили «на вакуум», вышли в Оленью губу, удифферентовались, всплыли и полным ходом пошли к выходу из Кольского залива. Лодкой командовал Арванов, а Лунин, как командир дивизиона, был обеспечивающим.

Лодка еще шла по Кольскому заливу, когда Лунин собрал офицерский состав и объявил боевую задачу: мы должны были перехватить и атаковать фашистский линкор «Шарнхорст», который вышел из Альтен-фиорда с целью разгрома союзного конвоя, шедшего к нам из Англии. Второй боевой задачей лодки была неограниченная подводная война на коммуникациях противника в районе о. Серей. Чтобы успеть перехватить и атаковать «Шарнхорст» у входа в Альтен-фиорд, лодка мчалась полным надводным ходом, пользуясь темнотой полярной ночи и относительным отсутствием опасности со стороны ПЛ противника ввиду свежей погоды и крупной волны.

Личный состав понимал важность боевой задачи, ее значение не только для лодки или бригады, но и для флота и всех боевых действий на Севере. Но события развивались очень быстро. Шифровки из штаба сообщили, что «Шарнхорст» обнаружен английскими крейсерами и ведет с ними бой, а затем о том, что «Шарнхорст» ведет бой с английским линкором «Дюк оф Йорк», группой крейсеров и миноносцами. Затем было сообщено, что «Шарнхорст» лишился хода и горит.

Когда наша лодка 27 декабря в 832 подошла к указанной штабом точке и погрузилась, поиски ни к чему не привели. Мы опоздали примерно на два часа, «Шарнхорст» уже погиб, а англичане ушли.

В 14.40 лодка всплыла и направилась для выполнения второй боевой задачи. К вечеру того же дня лодка была уже на позиции в районе опушки шхер между островами Серей и Магерей и начала поиск вражеских кораблей.

28 декабря лодка в подводном положении продолжала поиск. Позже выяснилось, что из-за этого мы не получили две важные радиограммы — в 13.35 о движении конвоя в районе Свертхольтхава и в 14.35 с приказанием лодкам находиться до 12.00 29 декабря на своих позициях южнее параллели 71° 40', поскольку из Кольского залива в Англию по маршруту севернее параллели 71° 55' в 18.00 пойдут английские корабли, утопившие «Шарнхорст».

1 января 1944 года в 3.53 лодка получила приказание вернуться в базу. 2 января в 11.50 мы пришли в базу, где и выяснили все обстоятельства потопления третьего по мощности (после «Бисмарка» и «Тирпица») линейного корабля гитлеровского рейха.

Это выдающееся событие войны на Севере с разной степенью подробности описано во многих книгах. Суть сводится к тому, что английская разведка получила точные сведения о том, что германское военно-морское командование намерено направить «Шарнхорст» в операцию по уничтожению очередного союзного конвоя. И англичане загодя начали готовить ему ловушку. Адмирал Головко в своей книге «Вместе с флотом» пишет, что конвой из 19 транспортов, вышедший из Англии 14 декабря, прикрывал один из самых мощных линкоров английского флота «Дюк оф Йорк», на котором держал флаг сам командующий флотом метрополии адмирал Фрэзер. В этой же группе прикрытия находились крейсер «Ямайка» и 4 миноносца.

16 декабря английские корабли прибыли в Кольский залив и встали на якорь у Ваенги. Адмирал Головко как командующий флотом был приглашен к Фрэзеру. Но ответного визита не последовало. Внезапно 18 декабря ночью англичане поспешно снялись с якоря и ушли. Фрэзер передал через английскую миссию свои извинения и сообщил, что уходит в Англию. Зато 19 декабря в Кольский залив прибыла эскадра крейсеров — «Норфолк», «Белфаст» и «Шеффилд», а за ними пришел и конвой. «Дюк оф Йорк» и сопровождавшие его корабли ушли на запад. 23 декабря английские крейсеры ушли из Кольского залива, прикрывая уходящие транспорты конвоя. Таким образом, в море наготове находились две сильные группы английских кораблей. Уместно упомянуть, что главный калибр линкора «Дюк оф Йорк» составлял 356 мм.

25 декабря в 10.00 английская миссия в Полярном сообщила, что, по ее данным, линкор «Шарнхорст» вышел из Альтен-фиорда.

Это был очень мощный корабль: водоизмещении 34 тыс. т, скорость хода — 31,5 узла, вооружение — девять 280-мм орудий в трех башнях, двенадцать 150-мм, четырнадцать 105-мм и

шестнадцать 37-мм орудий, шесть торпедных аппаратов и четыре самолета. Экипаж корабля — 1903 матроса и офицера.

Командованию флота стало ясно, зачем приходил с эскадрой Фрэзер. Стало также ясно, что немецкая разведка не знает о визите Фрэзера к нам и о наличии в море мощных английских кораблей. Во всех случаях и вариантах развития событий нужно было пытаться перехватить и атаковать фашистский линкор. Но события опередили нас. Ушедшая 23 декабря из Кольского залива эскадра английских крейсеров 26-го числа около 10.00 обнаружила фашистский линкор к юго-востоку от о. Медвежий, но тут же его потеряла в снежных зарядах. Однако через несколько часов она вновь обнаружила линкор и, надо отдать должное храбрым англичанам, немедленно вступила с ним в бой. Англичанам повезло дважды: во-первых, «Шарнхорст» сразу после выхода в открытое море из-за крупной волны отпустил выходившие с ним миноносцы и вместе с ними лишился разведки, во-вторых, крейсеры одним из первых же снарядов сбили радиолокатор «Шарнхорста» и тем самым ослепили его, теперь он не мог своевременно ориентироваться в действиях англичан.

Когда на «Шарнхорсте» поняли, что напасть на конвой не удастся, линкор попытался уйти обратно в Альтен-фиорд. Но здесь дорогу ему загородил «Дюк оф Йорк», якобы ушедший в Англию, а на самом деле ждавший выхода «Шарнхорста» в море. Артиллерийская перестрелка нанесла «Шарнхорсту» существенный урон. Он был также атакован миноносцами, несколько торпед которых попали в цель, и это решило судьбу «Шарнхорста». Линкор с его почти двухтысячным экипажем был потоплен. Англичане потеряли 23 человек убитыми.

Зато нашей лодке дважды не повезло: мы не поспели к бою с «Шарнхорстом» и, кроме того, немцы, будучи в шоке от потери линкора и боясь новых потерь, очевидно, запретили движение своих конвоев. Наша лодка за все пребывание в море не видела ни одного корабля или транспорта противника. Наверняка они отсиживались в закрытых портах и базах. Лунин был мрачен, как никогда, Арванов тоже очень невесел. Остается только добавить, что и этот поход прошел без всяких аварий, неисправностей и происшествий.

После одиннадцатого похода приказом командующего СФ № 04 от 7.01.44 г. был награжден орденом Красного Знамени моторист краснофлотец Василий Баклаг.

КОНЦЕРТ «ФРОНТОВОЙ БРИГАДЫ»

Благополучно вернувшись в базу из очередного похода, доложились по его итогам, сходили в баню и начали разбираться с работами на ближайшее будущее. Самая легкая жизнь была у штурманов: составили необходимые отчеты о походе, начертили к ним карты, оставалось, как гласила корабельная острота, «точить карандаши на будущий поход». Тяжелее всего было, естественно, нашей БЧ-V — мотористам, трюмным, электрикам. У нас работы бывало всегда больше всех и работа была тяжелая. Соответствующая нагрузка ложилась на инженер-механиков лодки — командира БЧ-V Ивана Ивановича Липатова и командира группы движения, то есть на меня, а также на старшин групп. Собственно говоря, в заведование БЧ-V входил весь корабль, «от носа до кормы и от киля до клотика», за исключением только оружия и вооружения. Как выражался Владимир Юльевич Браман, который был механиком нашей лодки до И. И. Липатова, «мы возим командиров на войну». Он, правда, не добавлял, что при этом мы «ездим на войну» и сами, отвечая при этом за надводный и подводный ход и исправную работу всех , механизмов нашего корабля, обеспечивающих его управление, погружение и всплытие.

Поскольку в этом походе кораблю крепко досталось, нужно было подумать о ремонте, причем не только о ремонте главных механизмов, но и о проверке великого множества так называемых «мелочей», неисправность которых в походе могла привести к серьезной беде или к необходимости ремонта в море, что было тяжело, а порой и опасно. Это отлично понимали все — и офицеры, и старшины, и матросы, поэтому каждый очень тщательно осматривал свое заведование, скрупулезно и придирчиво проверял все его части.

Поэтому наши ремонтные ведомости заполнялись и «сверху», и «снизу», в соответствии с нашими офицерскими размышлениями и докладами старшин и матросов. К тому же надо было учесть и запросы других боевых частей, касавшиеся нашего заведования.

Мы с Иваном Ивановичем Липатовым сидели за этими ведомостями и ломали себе голову, как сократить объем работ без ущерба для будущего похода. Все дело было в скромных возможностях нашей бригадной ремонтной мастерской, которой командовал наш общий друг (только между ремонтами!), выпускник нашего Училища и бывший инженер-механик ПЛ Александр Жижин. Саша был другом (и настоящим) именно

между ремонтами, потому что наша дружба прекращалась в тот миг, когда мы входили к нему в мастерскую с ведомостями в руках. С этого момента он превращался в лютого начальника, видевшего нас и наши ведомости насквозь, отвергавшего все наши дружеские «заходы» и «подходы», всегда наперед знавшего, что личный состав может и обязан сделать сам. Мало того, он всегда знал возможности каждого экипажа, его специалистов.

Поэтому он наводил страх на механиков, особенно на молодых, неопытных. Зато он точно знал, когда мастерская должна прийти на помощь экипажу, и обязательно это делал даже в тех случаях, когда молодые механики, напуганные его знанием дела и проницательностью, боялись наслаивать на помощи мастерской и пытались делать все сами. Нужно заметить, что Саша набирал к себе в мастерскую матросов и старшин, списанных, как и он сам, с лодок по болезни, и это были, как правило, специалисты, прослужившие на лодках по 5-7 лет и в условиях мастерской быстро овладевавшие всеми тонкостями техники и опытом ее ремонта. В общем, Саша был большим авторитетом для всего личного состава бригады и его вклад в боевые успехи трудно переоценить. Флагмех бригады И. В. Коваленко и его помощники Н. Н. Козлов и П. А Мирошниченко были за ним, как за каменной стеной, хотя в начале его деятельности им пришлось во многом учить Сашу, направлять, опекать, помогать ему в организации работы мастерской и обеспечении ее всем необходимым.

Итак, мы с Липатовым сидели и ломали головы над ведомостями, когда в каюту вдруг вошел командир нашей лодки Арванов и сказал мне: «Слушай, Костя! Где-то в бригаде сейчас выступает какая-то "фронтовая бригада" артистов. Найди-ка ее и попроси выступить перед нашим личным составом!»

Я с удовольствием оторвался от ведомостей, а Липатов мрачно глянул на командира и на меня. Он блестяще знал корабль и мог бы все сделать сам, однако понимал, что эта работа нужна и важна для повышения моей квалификации, поскольку я сравнительно недавно пришел на корабль и многого еще не знал. К тому же мой уважаемый начальник терпеть не мог всякой писанины, а тем более такой большой, как ремонтная ведомость. Но он быстро сообразил, что я от него далеко не уйду, и успокоился.

Забежав в политотдел, я узнал, где размещена «фронтовая бригада», и направился к ним. Руководил «бригадой» симпатичный пожилой армянин. Мы с ним быстро договорились о времени, месте и всем необходимом для концерта.

Концерт состоялся в большом матросском кубрике нашего

здания в базе и прошел с большим успехом. Особенно успешным было выступление молоденькой балерины. Места для нее было маловато и недостаток движения она старательно возмещала замечательно высоким взмахом ноги (позднее я узнал, что на балетном языке это называется «шаг»). Короче говоря, каждый новый «шаг» весьма эмоционально воспринимался нашей монашествующей» публикой, а сидевший ближе всех к импровизированной эстраде скромница-сигнальщик Коля Ростовцев после первого же «шага» в его сторону покраснел как рак от смущения. На его несчастье, балерина это сразу подметила и «шаги» в сторону Коли заметно участились. Бедняга не знал, куда девать глаза. Наша наблюдательная публика мигом поняла и оценила невинный, в общем-то, комизм происходящего. Успех шаловливой балерины был полным, а корабельные остряки (по-морскому «травилы») долго потом оттачивали свое остроумие на бедняге Ростовцеве.

После такого успеха балерины другие номера концерта хоть и были совсем неплохими, выглядели несколько бледнее. Наш командир дивизиона Николай Александрович Лунин, бывший почему-то не в духе, после окончания очередного номера встал и, подозвав меня к себе, вышел из кубрика.

— Настоящая «фронтовая бригада», после такого концерта действительно на фронт захочется, — мрачно сострил он. — Ты там извинись за меня перед артистами, скажи, что я вынужден был уйти по делам службы.

Матросы и старшины были не столь требовательны к артистам и концертом остались довольны. Арванов поблагодарил артистов, с моей подачи объяснил им, что командир дивизиона вынужден был уйти по делам службы, и пригласил их перекусить «чем бог послал». А я вернулся к Липатову и нашим ремонтным ведомостям.

ВСТРЕЧА С ПЛУЧЕКОМ И ГОРОДИНСКИМ

Наша лодка пришла в пригород Мурманска — Росту и стала в сухой док судоремонтного завода. Работы— уйма, предстоял большой ремонт.

Переход лодки из Полярного в Росту прошел с приключениями. Лодку вел недавно назначенный командиром Арванов. Лунин, уже в качестве командира дивизиона, был у нас на борту, поэтому на маленькой съемной сигнальной мачте был поднят брейд-вымпел комдива. Почти сразу после выхода лодки из гавани, в Кольском заливе нас обогнал маленький деревянный тралец из числа кораблей, только что приведенных из США. По уставу и по законам морской вежливости он был обязан нас приветствовать, но почему-то этого не сделал. Как истый моряк и строгий начальник, Лунин подобную серость и неуважение простить не мог. И наш бравый сигнальщик Петр Погорелов сигнальным прожектором тут же вызвал тралец на связь и передал ему продиктованный Луниным выговор «Здесь вам не Америка! Старших полагается приветствовать! Комдив». Тралец робко пискнул в ответ, что «фитиль» получен и от греха подальше резко прибавил ход.

Но вслед за этим мелким инцидентом последовала куда более крупная неприятность: мы шли под главными дизелями и вдруг из газовыхлопных коллекторов повалил пар и оба дизеля встали. Это случилось после того, как лодка обогнула с востока о. Сальный и вышла на створ мыса Ретинского. Иными словами, мы внезапно потеряли ход на виду у эскадры надводных кораблей, стоявших на рейде Ваенга. И Лунин, и Арванов, да и вся наша верхняя вахта совершенно четко себе представили, как на всех этих кораблях идут от вахты доклады вверх по инстанции вплоть до оперативного дежурного штаба СФ о том, что прославленная «катюша» (а ее знали на флоте все) потеряла ход и стоит, выпуская пар (?!) из газовыхлопных коллекторов. Получался конфуз в общефлотском масштабе и виноваты в этом конфузе были мы — инженеры, то есть Липатов и я. Ведь это нас командир спрашивал перед выходом из Полярного — хватит ли нам топлива до Росты. Мы заверили командира, что топлива хватит, и вот…

Конечно, Липатов был немедленно вызван на мостик для объяснений и получения заслуженного «фитиля», а я помчался в VI отсек, чтобы уточнить, сколько топлива осталось в расходном

баке дизель-генератора и при наличии топлива — запустить его, чтобы дойти до Росты своим ходом. В расходном баке оказалось немного топлива, дизель-генератор был запущен, мы кое-как дошли до Росты и уже без всякого шика ошвартовались у заводского причала.

Мы, конечно, были виноваты, но нас подвел недостаток или, скорее, особенность системы подачи топлива к дизелям на ПЛ типа «К». На всех других лодках топливо из цистерн подавалось давлением замещения (то есть давлением забортной воды) в расходный бак, а оттуда наливом к дизелям. Расход топлива мог быть определен по мерным стеклам бака. На лодках типа «К» топливо из цистерн подавалось давлением замещения прямо к дизелям. Расходного бака не было, а был небольшого объема сигнальный бак, через который топливо проходило к дизелям. Он всегда был полон и определить расход по нему было невозможно. Расход топлива только подсчитывался, а это было очень неточно, всегда был риск попадания в дизели воды замещения. Что и случилось, как это бывало не раз и раньше.

Липатов и я получили «фитили», а Лунин с Арвановым — товарищеские «подначки» по поводу того, что они так спешили на ремонт, что пытались перейти из Полярного в Росту под дизелями на забортной воде.

Мы с Липатовым пытались устранить этот недостаток топливной системы путем установки футштоков в цистернах (матросы упорно называли их «фукштоками») с электрозамыкателями, но ничего из этого не вышло.

Судоремонтный завод в Росте с двумя сухими доками был основной ремонтной базой для крупных кораблей СФ. Несмотря на скромные возможности станочного парка и относительно слабую энергетику, недостаток проката металла и других необходимых материалов, энергичные руководители завода успешно справлялись с трудными задачами. Они сумели закрепить кадры рабочих, обеспечить им более или менее сносное питание, сохранить в условиях бомбежек жилой фонд заводского поселка.

Личный состав кораблей, естественно, привлекался к ремонту и выполнял значительный объем работ. Хоть и тяжело работать в доке зимой, при низких температурах и пронизывающих северных ветрах, долгой полярной ночью, тем не менее, чего греха таить, каждый «поход» в Росту на ремонт, как говорится, не вызывал грусти уличного состава, особенно у матросов и старшин. Не говоря уже о том, что это был «перерыв в войне», жизнь на базе в Росте была куда вольготней, чем в бригаде в Полярном. Не было таких строгостей с увольнением «на берег», а само увольнение

обещало весьма перспективные встречи с гражданским населением, особенно с его прекрасной половиной. Рядом с нашей базой находился Дом культуры, где в основном и завязывались знакомства, порой переходившие в романы, иногда кончавшиеся и женитьбой. В Доме культуры почти каждый день шли концерты, демонстрировались кинофильмы, проводились вечера танцев.

На Дом культуры базировался и театр Северного флота, которым всю войну руководил Валентин Николаевич Плучек В составе труппы были ставшие позднее известными в стране артисты Зинаида Дмитриева, Евгений Кузнецов, Василий Деньгин, начинал популярный ныне артист Михаил Пуговкин. Отношение моряков к своему театру было трогательно-любовным. Спектакли театра проходили всегда при переполненном зале. В репертуаре театра были замечательные пьесы «Давным-давно» А. Гладкова, «Собака на сене» Лопе де Вега, «Слуга двух господ» Карло Гольдони, «Свадьба Кречинского» Сухово-Кобылина, где заглавную роль играл Евгений Кузнецов, а Расплюева — Василий Деньгин. Была поставлена пьеса «Офицер флота» А. Крона, содержание которой, основанное на известных эпизодах боевых действий ПЛ «Щ-421» и «К-22» нашей бригады, было близко и понятно всем морякам, а воспитательное ее значение невозможно переоценить. Моряки видели на сцене свою реальную боевую жизнь, одухотворенную высокой драматургией, блестящей режиссурой Плучека и до тонкости правдивой игрой актеров, понимавших, для кого они играют, и знавших боевую жизнь флота не понаслышке, а в подробностях. Успех этой пьесы был особенным. Пьеса была гимном нашим боевым друзьям — подводникам Краснознаменного Балтийского флота. В зале театра сидели профессионалы своего дела, прослужившие на лодках помногу лет, участники многих боевых походов, потопившие не один десяток вражеских кораблей, побывавшие под бомбежками и атаками вражеских самолетов, кораблей, уже потерявшие многих друзей, знавшие, что наша боевая служба очень опасна и рискованна. Мы были потрясены героизмом и самоотверженностью наших боевых друзей — балтийских подводников. Конечно, почти каждый из нас (особенно офицеры) слыхал о трудностях службы подводников на Балтике. Мы знали многих офицеров-балтийцев по училищам, по совместной службе до войны, к нам в бригаду пришел командир лодки — балтиец В. А. Тураев. Кое-что нам было известно из сообщений Совинформбюро, из газет. Но, пожалуй, впервые за войну перед нами предстали живые люди и их жизнь в осажденном Ленинграде. Нужно помнить, что среди личного состава бригады

очень многие были связаны с Ленинградом. Там жили, там учились в училищах, на курсах, в Учебном отряде подводного плавания, в Ленинграде строились многие наши лодки, комплектовались экипажи, наконец, там, в блокаде, у некоторых оставались семьи и родные. В блокадном Ленинграде умерла от голода семья самого уважаемого и любимого человека в бригаде — ее командира Героя Советского Союза контр-адмирала Ивана Александровича Колышкина. Умер от голода в Кронштадте и отец нашего командира Мамикон Арванов.

Святой патриотизм подводников-балтийцев, их священная ненависть к врагу, талантливо и достоверно показанные в пьесе, укрепили нас в праведности нашего боевого дела сильнее, чем лучшие политбеседы и статьи в газетах.

Я не являюсь знатоком сценического искусства и не претендую на профессиональный критический разбор этих пьес. Могу только сказать, что любая ошибка или нелепость (с точки зрения нашего ремесла, допущенные на сцене, были бы немедленно подмечены зрительным залом и несомненно привели бы к снижению общего впечатления, к определенному недоверию к пьесе в целом. Однако этого не было. Даже в тех случаях, когда, в силу невозможности полного воспроизведения на сцене обстановки боевого корабля, допускались определенные условности, они были понятны, максимально соответствовали реальной обстановке и были правильно восприняты залом.

Реализм постановки был удивителен. На сцене играли актеры, а мы узнавали самих себя. На сцене жили, действовали, воевали наши адмиралы, офицеры, старшины, матросы. Они совершали подвиги и глупости, радовались и горевали, посмеивались друг над другом и выручали друг друга с риском для своей жизни. Это были мы, с нашим сочным морским лексиконом, любимыми уставными и неуставными словечками, знаменитым флотским юмором и дружескими «подначками», привычками, отношением к жизни и к службе, трезвые и подвыпившие, в боевом походе и на базе…

Я был польщен и обрадован, когда мой командир Зармайр Мамиконович Арванов сказал мне: «Я сегодня пригласил на товарищеский ужин главного режиссера театра Плучека. Приходи».

Валентин Николаевич Плучек славился на флоте как блестящий рассказчик и импровизатор, а заодно, как интересный, веселый и компанейский человек. Он пришел к нам с гостем из Москвы — полным седым подполковником в очень сильных очках. Это был известный критик и музыковед Виктор Маркович Городинский.

Правду сказать, для меня, 23-летнего лейтенанта, такой ужин у командира лодки был несколько необычным событием. У старших офицеров была своя компания. Но, во-первых, это произошло в Росте, где нравы были попроще, а во-вторых, я все же был немного начитаннее других младших офицеров лодки и очень любил музыку.

А Зармайр Мамиконович выделялся среди других командиров своей общительностью, кавказской широтой натуры, замечательным чувством юмора, природным тактом. Командиром он стал совсем недавно, а до этого, будучи старпомом, ежедневно с нами встречался, оставаясь требовательным начальником.

Подробности этого ужина почти изгладились из памяти, это было очень давно. Но основные впечатления от встречи с двумя видными деятелями нашей культуры вряд ли я когда-нибудь забуду. За время войны и после нее мне доводилось не раз бывать на товарищеских ужинах и пирушках по различным поводам и без повода и всегда они проходили, в общем, почти одинаково: военная обстановка, перспективы войны («второй фронт» и т. д.), боевые успехи, повышения и перемещения по службе, награждения, присвоения званий, обсуждение комичных подробностей последних походов и событий в базе, известия о родных и близких, у молодежи — амурные «успехи» или «прогары» в Мурманске и Полярном. Традицией было не говорить о погибших друзьях, да мы почти ничего и не знали об обстоятельствах их гибели. Это была наша жизнь и мы выходили за ее рамки, только обсуждая в меру своего разумения очередное крупное военное или политическое событие, или кино, или пьесу.

Этот ужин начался необычно сдержанно, гости присматривались к нам, мы — к ним. Было ясно, что Валентин Николаевич привел к нам Городинского, чтобы тот на нас поглядел. Слава нашей лодки тогда гремела вовсю. Да и сам Плучек был горд за нас. Командир поглядывал на уже приготовленный стол и шутливо извинялся перед гостями за скромность подбора закусок и напитков, а гости утверждали, что по теперешним временам это очень хороший стол, давно они не видели такого обилия. Арванов сказал, продолжая шутку, что гости могут его проучить, позвав к себе и устроив действительно хороший стол. Те от души рассмеялись и заявили, что всегда рады видеть хозяина у себя, но такого стола, как этот, им никогда не сделать. Плучек добавил, что он может сделать исключительно богатый и красивый стол, но только «яства» никто съесть не сможет. Здесь уже все засмеялись, зная возможности сцены, и командир пригласил всех рассаживаться.

Разговор за столом сначала не завязывался. Мы не хотели

говорить на близкие нам темы, естественно полагая это неуместным бахвальством, а гости не решались нас расспрашивать, видя нашу сдержанность. Но в дело вступил наш традиционный первый тост — «за тех, кто в море», затем «за гостей», «за наш Театр Северного флота», все налегли на закуску и потихоньку начали «оттаивать». Чтобы побыстрее «разогреть компанию, Плучек рассказал пару очень смешных анекдотов на театральные темы, а также прочел не слишком скромный вариант басни Крылова «Ворона и лисица». Через пару тостов «за подводников» и «за артистов» командир, который также был замечательным рассказчиком, припомнил несколько смешных историй из нашей флотской жизни. Еще через пару тостов с гостями установился полнейший контакт. Плучек и Городинский, интеллигенты в лучшем смысле этого слова, что называется, старой закалки, тактично и ненавязчиво направили разговор на то, что их интересовало — на нашу жизнь, службу, боевые походы. Мы и сами не заметили, как разговорились, а они умело направили беседу на такие детали и тонкости, которые нам казались несущественными, а для них, людей искусства, были очень важны. Их интересные реплики и комментарии так разжигали нас, что мы были готовы говорить и говорить. Оказывается, наша жизнь была такой интересной и незаурядной, мы совершили столько хорошего, а порой и героического. Мы почувствовали значимость нашей жизни для флота. Хмель соскочил с нас. Да и неинтересно было терять время на заурядную выпивку.

Я случайно проговорился о том, что приехал сюда, на Север, из Сталинграда, где служил инженер-механиком дивизиона катерных тральщиков (речных трамваев, переоборудованных для траления) и принимал участие в Сталинградской битве. Городинский тут же вцепился в меня и заставил рассказать о нашем боевом тралении Волги, о переправе с левого берега на правый войск и боеприпасов, с правого на левый — раненных и гражданского населения, о страшной картине внезапной тотальной бомбежки Сталинграда в августе 1942 года, когда тысячи раненных ползли на горящие причалы, где мы их грузили на корабли и отходили только тогда, когда сами корабли начинали загораться. Ведь тогда в Сталинграде не было железнодорожного моста, и раненых, скопившихся в городе после ожесточенных боев, развозили по Волге только пароходами. Потом — о нашей ночной боевой работе по поддержке войск фронта, отчаянно сопротивлявшихся бешеному наступлению фашистов. И, наконец, об эпической картине полного разгрома армии Паулюса в результате блестящей операции наших войск

Было очень отрадно видеть, как хваленые мастера «окружений и котлов» сами попали в такой «котел», оттуда уже не смогли выбраться. Точнее, они выбрались, но уже в виде огромных колонн военнопленных, которых гнали по дороге на Ленинск Колонны по 2-3 тысячи человек конвоировали 5-6 советских солдат, обычно из легко раненных. Вся эта снежная дорога была усыпана вшами, валившимися с побитых вояк, и соломой от их «эрзац-валенок».

Валентин Николаевич Плучек заставил разговориться о себе и нашего командира. Впрочем, это было не особенно трудно, поскольку Арванов всегда был очень общителен и благожелателен. После окончания училища в 1938 году он был назначен командиром торпедной группы на ПЛ «С-1», а затем на большую лодку XIV серии («К-2») уже командиром БЧ-II-III. Природные способности, деятельный характер, отличное здоровье, трудолюбие и оптимизм помогли ему быстро пройти всегда психологически сложный этап от новичка-лейтенанта до вахтенного офицера, освоить в деталях свою специальность и уверенно руководить личным составом. Он настойчиво изучал морской театр и практику вахтенной службы. Уже через год после начала войны был назначен старпомом на «К-21» к Лунину, а 27 декабря 1943 года по рекомендации Лунина был назначен командиром этой самой знаменитой на Северном флоте Краснознаменной ПЛ. Но прославиться на весь Северный флот он успел, еще будучи минером на «К-2 . Именно по его инициативе лодка при входе в гавань оповестила пушечным выстрелом об одержанной победе — потоплении вражеского корабля. Идея салюта была подхвачена Северным флотом, а затем и другими флотами и вошла в боевые традиции Вооруженных Сил нашего Отечества. И на флоте все знали и любили инициатора и первого исполнителя салюта — лейтенанта Зарика Арванова, желали боевых успехов командиру Арванову.

Надо сказать, что наши «исповеди» отнюдь не носили характер «шушуканья». Напротив, каждый из нас рассказывал свою историю под градом «подначек», шуток и комментариев, напоминавших рассказчику о его смешных и, порой, нелепых поступках, недостатках, промахах по службе и следовавших за ними «фитилях». Эта «помощь» способствовала соблюдению реалистичности повествования, особенно когда речь шла о роли и поведении рассказчика в боевой обстановке. Не стеснялись изображать рассказчика и в ситуациях, когда он, ненароком, перехватит горячительного или растеряется при начальстве. Все это сопровождалось взрывами смеха, мы веселились, как никогда.

Когда тема «наши» себя исчерпала, мы взялись за гостей. И

только тут поняли разницу между нами и нашими гостями. Если, рассказывая о себе, мы удивлялись своему красноречию и остроумию (откуда только оно взялось в тот день!), то, слушая о перипетиях жизни гостей, мы были буквально сражены юмором Плучека, когда он рассказывал веселые и отнюдь не веселые театральные истории и о борьбе с театральным и прочим идеологическим руководством. Мы оценили по достоинству и рассказанные Городинским «на полном серьезе» и с самым мрачным видом невероятно смешные, а иногда и очень грустные истории из жизни музыкантов и певцов, о написанных и неисполненных операх, песнях, балладах.

Только когда и эта тема была исчерпана, мы вспомнили о столе и вновь пошли тосты. Но сейчас они уже звучали совершенно по-другому — мы «перешли на личности». Наши гости желали нам боевых успехов и свершений. Расстались мы далеко за полночь, очень довольные друг другом. Завтра нужно было вставать рано и идти на завод ремонтировать лодку.

РЕЧЬ ПО РАДИО

Когда наша лодка в этот раз пришла на ремонт в Росту и стала в док, командир Арванов уехал в Мурманск с докладом старморначу (он же начальник тыла СФ) инженер-контр-адмиралу Дубровину и заодно для нанесения других необходимых визитов вежливости. Через два часа после его отъезда пришел из Полярного бригадный разъездной катер и привез приказание начштаба бригады — Арванову немедленно прибыть в Полярное!

Старпом Ужаровский приказал инженер-лейтенанту Сергееву идти на катере в Мурманск, найти командира и передать приказание начштаба. Подразумевалось, что Сергеев знает, где командир может быть. Действительно, командир был найден и приказание передано.

Сев на катер, Арванов принялся размышлять, зачем его так срочно вызывают, что могло случиться? Ведь лодка только что ушла из Полярного… Времена были крутые, всякое могло быть… Он попытался узнать что-либо у старшины катера. Старшины разъездных катеров, как правило, первыми были в курсе всех внутренних новостей и событий в бригаде. Однако на этот раз старшина виновато улыбался, но ничего определенного сказать не мог. Сказал только, что получил приказание лично от начальника штаба Скорохватова и тот был очень сердит.

Два с половиной часа катер шел от Мурманска до Полярного и все это время Арванов перебирал в уме все свои большие и малые грешки, прикидывая, могут ли они стать известными начальству и на какое наказание они «потянут». Так и не остановившись ни на чем, совершенно расстроенный явился он на КП и доложился начштаба о приходе. Начштаба сердито глянул на него, затем на часы и мрачно сказал: «Идите к начальнику Политуправления флота адмиралу Торику». Арванов робко спросил: «Разрешите узнать, зачем?»

Начштаба взглянул на него еще более сердито и свирепо рявкнул: «Вам ясно, куда идти? Идите быстрей!»

После такого напутствия Арванов окончательно приуныл и начал готовиться к худшему: одно дело — свое, бригадное начальство, и совсем другое дело — флотское… Погруженный в эти тяжкие раздумья, он кое-как добрался до Политуправления флота и зашел в кабинет Торика.

Он еще не успел и рта раскрыть, как Торик, хорошо его знавший, поглядев на часы, сердито сказал: «Сейчас же идите в кабинет такой-то к инструктору NN» «Разрешите узнать, зачем?»

— опять робко спросил Арванов. «Идите быстрей, Вам говорят!» — еще более сердито сказал адмирал. «Пропал совсем, — подумал Арванов, — даже говорить со мной не хотят!» и поплелся в указанный ему кабинет. Там сидел совершенно незнакомый ему подполковник, который, увидев Арванова, с облегчением закричал: «Наконец-то Вы здесь, ведь времени уже совсем не осталось!».

Окончательно сбитый с толку, Арванов уставился на подполковника и с тревогой спросил: «Ну хоть Вы можете мне сказать, в чем дело, чего от меня хотят?» В ответ подполковник сунул ему в руки несколько листков печатного текста и сказал: «Это Ваша речь, сейчас вы будете читать ее по радио». «Какая речь, какое радио? Ничего не понимаю!» «Неужели Вам никто ничего не сказал? Ведь до начала передачи на Москву остаются считанные минуты!»

И подполковник, торопясь и захлебываясь, объяснил, что в американской и английской прессе прошел ряд публикаций о том, что в СССР между национальностями возникла напряженность и даже имеются серьезные конфликты. Поэтому задуман и будет проводиться ряд выступлений по радио представителей различных национальностей СССР с опровержением этих слухов. В число кандидатов на выступление попал и Арванов, армянин по национальности, живший до службы в Грузии, в Тбилиси.

Гора упала с плеч нашего молодого командира! Вернулась радость жизни, чувство юмора, но пришла и досада. «Не могли, черти сопатые, объяснить сразу! И какому идиому за границей пришла в голову такая дурацкая мысль? Да у нас на лодке этих национальностей минимум десяток! Какие там конфликты?! Есть боевой экипаж, и все! Ведь воюем, да еще как! Столько было переживаний по дороге сюда и все зря… Ну, теперь моя очередь сыграть с ними шутку!»

Быстро прочитав «свою» речь, он вполне серьезно заявил подполковнику, что читать ее не согласен и готов написать другую, по его мнению более подходящую. «Но почему? — с отчаянием спросил подполковник. — Ведь эта речь написана и утверждена в Москве и мы не имеем права изменить в ней ни одного слова, ни одной буквы!» «Но ведь здесь написано,— сказал Арванов, — что мне дороги эти скалы Заполярья, и я боюсь, что мне за это попадет от товарищей». «Товарищ Арванов! До начала передачи осталось три минуты. Идите в радиорубку, сейчас нас будет принимать Москва!» — уже с металлом в голосе сказал подполковник.

Однако наш командир твердо решил, что последнее слово

останется за ним. Внезапно из дверей радиорубки показалась его голова и он шепотом спросил подполковника: «Здесь есть слова государственного гимна СССР, так их петь или просто читать?» Соль шутки заключалась в том, что у командира был хронический ларингит и он даже говорил с большим хрипом, а уж петь… Страдалец-подполковник только замахал на него руками и еле запихнул обратно в рубку.

Веселый и довольный приключением и собой, командир доложил начштаба бригады о выполнении его указания, сел на катер и возвратился в Росту. Транслировалась его речь по центральному радио или нет, так никто и не узнал. Зато все наши «национальности» на лодке смеялись до упаду, когда он рассказывал о том, что с ним случилось и как он опровергал по радио «заграничные слухи».

ПОХОД В КАПЕРНАУМ

И ты, Капернаум, до неба вознесшийся,
до ада низвергнешься…
(Мф, XI, 23)

Кто, когда и почему нарек именем «Капернаум» офицерский клуб в Доме флота в Полярном, неизвестно. Также было неизвестно, что это за слово «Капернаум», что оно обозначает. Ни в одной книге, ни в одном словаре нам это слово никогда не попадалось. Тем не менее, если кто-то из офицеров говорил, что идет в Капернаум, всем сразу было ясно, что он идет в офицерский клуб. Слово стало общеупотребительным, хотя никто и не понимал его значения. Только некоторые очень строгие замполиты лодок, выдавая офицерам билеты на посещение Капернаума, называли его офицерским клубом.

Капернаум любили все. Там было весело и уютно. Небольшой бар, где можно было по билету немного выпить и закусить, зал для танцев, где играл небольшой (5 человек) джаз-оркестр, бильярд, уютные фойе и гостиные. В основных помещениях Дома флота находилась богатая библиотека, шли прекрасные спектакли Театра Северного флота, концерты флотских ансамблей и заезжих артистов, можно было посмотреть как советские, так и иностранные фильмы (американские, английские и другие). Например, в 1943 году мы смотрели такие фильмы, как «Серенада солнечной долины», «Леди Гамильтон», «Мост Ватерлоо», «В старом Чикаго», «Сестра его дворецкого» и т.д. Американская и английская миссии в Полярном также «крутили» фильмы в Доме флота для своих офицеров, но смотрели их и мы. Джаз-оркестр Капернаума, состоявший из хороших «слухачей», быстро подхватывал популярные мелодии из кинофильмов и к большому удовольствию публики исполнял их в танцевальном ритме. В общем, свободному от службы молодому (и не очень) офицеру Капернаум давал возможность культурно и весело отдохнуть.

В Росте не было Капернаума, хотя и был хороший Дом флота. Зато в Мурманске был свой Капернаум, а Дома флота не было. Там был еще Интерклуб, то есть клуб для моряков иностранных торговых судов, приходивших в Мурманск в составе караванов. Наши офицеры в Интерклуб не ходили, там было неинтересно. Иностранные моряки после очередного удачно окончившегося

рейса на радостях очень крепко выпивали, тем более что у нас в СССР водка стоила гроши по сравнению с виски и аналогичной продукцией у них на родине. Не стоит также говорить об «ограниченном дамском контингенте», который там бытовал постоянно. Нередко бывали там жестокие драки по самым разным причинам, в том числе национальным и расовым. В общем, в Интерклуб мы не ходили.

Мурманский Капернаум был, конечно, не таков, как в Полярном. Как говорится, труба пониже и дым пожиже. Но выбирать не приходилось. Да и Мурманск был гораздо больше Полярного, это был все же город, областной центр, с соответствующими возможностями и перспективами для отдыха и развлечений. Поэтому, находясь на ремонте в Росте, мы всегда стремились попасть в мурманский Капернаум, если появлялась такая возможность.

Однако это было непросто. От Росты до центра Мурманска нужно было преодолеть 5-6 километров, а регулярного сообщения, как сейчас, не было. Летом, когда светло круглые сутки, тепло, это была неплохая прогулка по берегу Кольского залива. Зато зимой, в декабре — феврале, когда практически круглые сутки темень, холод и резкий ветер со снегом, такое путешествие по заваленной снегом дороге требовало много сил и оптимизма. Однако мы были молоды и у нас хватало и того, и другого.

Наш командир Зармайр Мамиконович Арванов был зачем-то вызван в Полярное, и «старший на рейде» старпом Владимир Ужаровский после ужина отпустил в Мурманск в Капернаум нашего механика Ивана Ивановича Липатова и, после некоторых колебаний, меня. Мы мигом собрались, надраили ботинки, подшили чистые воротнички к кителям и вышли на дорогу, ведущую к Мурманску. Нам повезло — почти сразу нас догнал пустой грузовик, возвращавшийся из Ваенги (теперь — Североморск) в Мурманск Мы забрались в кузов и понеслись по дороге, держась за кабину и согнувшись в три погибели, чтобы хоть немного защититься от резкого морского ветра.

На въезде в город грузовик свернул в сторону, нам пришлось спрыгнуть. И здесь произошло неожиданное — при прыжке в темноте на дорогу Иван Иванович сильно ушиб себе пятки. Я спрыгнул благополучно, помог ему встать на ноги, но идти он уже не мог. Попутных машин не было, ждать их на дороге — дело безнадежное, а до Капернаума оставалось около километра. Вдобавок выяснилась пикантная подробность — его у Капернаума должна была ждать жена друга, нашего общего знакомого, который задерживался на службе и мог прийти только к концу

вечера. Поэтому он, оказывается, звонил Ивану Ивановичу днем и просил его встретить жену и провести ее в Капернаум. Сама жена только что приехала в Мурманск откуда-то из глуши и никого в городе не знала.

Положение было безвыходным. Я подставил спину, Иван Иванович взгромоздился на нее и мы (то есть я!) тронулись к Капернауму. Хорошо, что в то время улицы фронтового Мурманска практически не освещались и нам навстречу не попались ни патрули, ни знакомые. Зрелище было необыкновенным. Минут через 15 я почувствовал, что потянуло запахом спирта.

— Иван Иванович, — сказал я, — что за чертовщина, откуда-то несет спиртом!

— Мать честная, — заволновался он, — ну-ка опусти меня скорей, только осторожно!

Я опустил его на землю, он полез к себе за пазуху и обнаружил, что у плоской, бутылки из-под бренди, в которой был спирт, выскочила пробка. Еще хорошо, что пробка эта не потерялась, а была там же, за пазухой. Все было приведено в порядок, Иван снова залез мне на спину, и мы тронулись дальше.

Никогда в жизни, ни до, ни после этого я так не уставал, как в тот вечер. Когда мы добрались до Капернаума, я был просто измочален. Ноги у меня подгибались, руки тряслись, пот градом катил из-под шапки, заливая глаза. Когда я хотел опустить своего «ездока» на землю, не доходя метров 200 до Капернаума, он запротестовал и мне пришлось тащить его до самых дверей.

Как всегда, у освещенного входа в Капернаум толпился народ — желающие попасть туда офицеры и девушки. Когда я опустил Ивана на землю, раздался дружный смех. Впервые офицер прибыл в Капернаум на спине у другого, вдобавок подчиненного — ведь нас многие знали. Публика веселилась от души. Иван Иванович быстро нашел свою подопечную даму, которая стояла на условленном месте и усиленно топала замерзшими ногами, и мы зашли в Капернаум. Иван Иванович шел уже довольно бодро, зато я еле поднимался, цепляясь за перила.

Немного выпив и закусив в маленьком баре, мы перебрались в танцевальный зал. Иван Иванович вроде как оправился от последствий своего неудачного прыжка, развеселился и вовсю танцевал со своей дамой, ехидно поглядывая на меня. Его отчаянный флирт с незнакомкой был тут же замечен обществом и воспринят как начало серьезного увлечения. К тому же дама, попав из глуши в такое блестящее общество офицеров в красивой форме, с золотыми погонами и орденами, тоже с большим удовольствием отплясывала с таким любезным и симпатичным

кавалером.

А я даже после бара никак не мог прийти в себя. Ноги у меня еще тряслись, сил не было никаких, ехидный Иван Иванович даже не предложил мне лишнюю чарочку с устатку. Все, кто знал меня как заядлого любителя танцев, только удивлялись моему кислому виду и апатичному поведению.

Тем временем весть о том, каким способом я доставил своего начальника в Капернаум, быстро распространилась среди знакомых (а их было большинство) и не очень знакомых. Самые «остроумные» поздравляли меня с «успехом по службе» и предрекали быстрое продвижение вверх по служебной лестнице. А у меня даже не было сил послать их всех к чертям собачьим или объяснить, что не мог же я бросить своего начальника и боевого друга на темной улице, на морозе, а самому убежать в Капернаум на танцы.

Однако бог на свете все-таки есть и он отвернулся от моего начальника, в какой-то степени покарав его за ехидство. Внезапно танцы прервали и начальник Капернаума пригласил всех в зрительный зал, где должен был выступить заезжий гастролер — известный сатирик и юморист из Москвы Виктор Ардов.

Я уже сейчас не помню, какой именно рассказ он нам читал, но отлично помню, что в нем фигурировал типаж по имени Иван Иванович. Когда Ардов по ходу рассказа внезапно (внезапно для публики, конечно) произнес слова «в клуб пришел Иван Иванович с чужой женой», в зале раздался хохот. Ардов был ошарашен такой бурной реакцией на то место рассказа, где в тексте, собственно говоря, ничего смешного не было и смех, так сказать, не предполагался. Он растерялся, некоторое время стоял молча, только шлепал губами, и вдруг, догадавшись, сказал:

— А наверно и в самом деле в зале сидит Иван Иванович с чужой женой!

Публика дружно заревела от восторга, а Иван Иванович с «чужой женой» сидели красные и не знали, куда деваться от всеобщего внимания после такой «рекламы».

Но дело этим не кончилось. Именно в это время в зале появился тот самый друг, который поручил Ивану Ивановичу опекать свою жену. Он в недоумении спросил у знакомого офицера, сидевшего у двери, в чем дело, по какой причине такой восторг обуял публику. Тот, будучи слегка «под газом» и весьма вольно излагая события, сказал ему, что Иван Липатов, оказывается, пришел в Капернаум с чужой женой и ужасно флиртовал с ней, а Ардов об этом узнал и тут же сочинил рассказ, в котором разоблачил Липатова и эту жену…

Услышав такую трактовку событий, друг отыскал в зале,

Липатова и жену, но пробраться к ним не смог, рядом не было свободных мест. Свирепо поглядывая на жену и Ивана Ивановича, он ждал окончания выступления Ардова. В самом деле, что же это такое? Не успела жена появиться в Мурманске, как про нее уже сочиняют такие рассказы! Да и этот так называемый друг Иван Липатов, тоже хорош гусь! Ни на кого положиться невозможно!

В самом мрачном настроении друг еле дождался конца выступления и ринулся к Ивану Ивановичу выяснять отношения. Но пробиться к нему было непросто — Иван Иванович и «чужая жена» были окружены толпой «поздравлявших». Иван Иванович, красный как рак еле отбивался от них, а бедняга «чужая жена» вообще потеряла дар речи, особенно когда увидела мужа…

Впрочем, пока друг пробивался к ним, он успел сообразить, что ничего, так сказать, существенного между Иваном Ивановичем и его женой и быть не могло. Да и несколько реплик «поздравлявших» помогли ему правильно сориентироваться в происходящем. А увидев с каким неприкрытым страхом поглядывает на него жена и насколько смущен Иван Иванович, он вообще сменил гнев на милость, хотя для порядка сохранил на лице сердитую мину.

Чтобы окончательно выяснить отношения, мы вчетвером пошли в бар и тут на свет божий была извлечена та самая бутылочка из-под бренди, о которой упоминалось выше. Там еще оставалось достаточно «живительной влаги», как выражаются обычно в таких случаях. По мере того, как она исчезала, ко всем возвращалось хорошее настроение, более ясно высвечивался весь необыкновенный комизм происшедшего, и под конец все мы заливались хохотом, вспоминая детали этой истории. Вдобавок к нам без конца подбегали друзья и знакомые, чокались и предлагали выпить за наше здоровье в благодарность за доставленное удовольствие. Но особенно рада была этому счастливому концу «чужая жена», которая только сейчас вполне осознала трагизм положения, в которое она безо всякой вины могла попасть, будь ее муж менее добродушным и более недоверчивым.

Когда все «отношения» были выяснены и мир окончательно установлен, мы еще успели немного потанцевать. Но с женой уже танцевал ее муж. Смог немного потанцевать и я, но вечер уже, к сожалению, кончался. Когда мы уже одевались, друг Ивана Ивановича просил нас приходить к нему в гости, но адреса почему-то не дал. Мы же с грустью думали о предстоящей нам долгой обратной дороге в Росту. Наш молодой старпом Ужаровский был строгим, требовательным начальником и в вопросах дисциплины шуток не признавал.

Однако бог, крепко наказавший сегодня Ивана Ивановича, да и меня тоже, сменил гнев на милость. У подъезда Капернаума стоял автомобиль «ЗИМ» командующего Северным флотом Арсения Григорьевича Головко. Поскольку «живительная влага» придала нам больше храбрости, чем у нас обычно было, мы обратились к шоферу с вопросом, куда он едет. Шофер ответил, что ждет адъютанта командующего и поедет с ним в Ваенгу. Почти сразу из дома вышел адъютант, увидел нас, узнал, в чем дело, и пригласил в машину. Мы с шиком домчались до нашей базы в Росте и затормозили у дверей. Кто-то из матросов доложил о машине комфлота Ужаровскому и тот вылетел из дома в одном кителе, торопясь встретить командующего. Когда же из машины вылезли мы с Иваном Ивановичем, он только плюнул. Но его окликнул адъютант, они знали друг друга, поздоровались и очень мило побеседовали. Мы же поблагодарили адъютанта за его любезность и вошли в дом. Служба продолжалась, назавтра опять предстояли ремонтные работы и прочее.

Но все-таки, что же такое «Капернаум»? Спустя 50 лет, читая библию от Матфея, я нашел это название. В библейской энциклопедии сказано, что Капернаум это город в Галилее, который при жизни Христа был его главным и любимым местопребыванием. Само слово «Капернаум» можно перевести на русский язык как «село утешения». Так что мы ходили отдыхать и веселиться в село утешения, не зная об этом. В энциклопедии говорится также, что жители библейского Капернаума возгордились и не раскаялись во грехах, за что их постиг гнев божий, от Капернаума остались одни развалины. Недавно я узнал, что Дом флота в Полярном (а значит, и Капернаум) сгорел и от него остались одни угольи и развалины. Как, впрочем, фигурально говоря, и от всего Северного флота.

25 октября 1943 года

погибла подводная лодка

«М-174»

29 октября 1943 года

погибла подводная лодка

«С-55»

7 марта 1944 года

погибла подводная лодка

«М-108»

11 марта 1944 года

погибла подводная лодка

«С-54»

ДВЕНАДЦАТЫЙ БОЕВОЙ ПОХОД (6 - 12 АПРЕЛЯ 1944 ГОДА)

В 12-й боевой поход лодка впервые с марта 1942 года идет без Лунина. Ведет лодку молодой командир Зармайр Арванов. Обеспечивающим (больше для порядка) идет, новый командир 1-го дивизиона ПЛ капитан 2 ранга Михаил Петрович Августинович — командир ПЛ «К-1» с июня 1941-го по июль 1943 года, совершивший на ней 12 боевых походов, 3 минных постановки. Перед 11-м походом лодку покинул уехавший на учебу штурман Михаил Леошко, штурманом назначен прибывший после учебы старший лейтенант Мартынов. В поход идет также Дмитрий Камкин, хотя он недавно назначен штурманом на «С-101». Других изменений в экипаже нет, По оценке Главного штаба ВМФ, обстановка на Севере к началу 1944 года существенно изменилась. Число самолетов стало уменьшаться, так как противник вынужден был перебрасывать их на другие участки советско-германского фронта. Потопление «Шарнхорста» и «Тирпица» значительно разрядило обстановку и ослабило угрозу союзным конвоям. Но оставалась значительная группа надводных кораблей: 12-15 ЭМ и ММ, до 50 СКР и ТЩ, большое количество мотоботов и катеров различного назначения. Оставалась по-прежнему значительной и даже усилилась подводная угроза. На подходах к Кольскому заливу, в районах зарядки аккумуляторных батарей нашими лодками в юго-восточной части Баренцева моря периодически обнаруживались 3-4 вражеские ПЛ. В январе — мае противник провел две самостоятельные и пять совместных с другими силами противоконвойных операций ПЛ. В операциях участвовало до 10-12 лодок Немецкие ПЛ действовали в Карском море, угрожая нашим арктическим коммуникациям. Но наибольшей заботой фашистов являлась оборона своих коммуникаций, охрана своих конвоев. Соответственно, главными задачами Северного флота оставались обеспечение движения союзных конвоев, защита внутренних и арктических коммуникаций, нарушение коммуникаций противника.

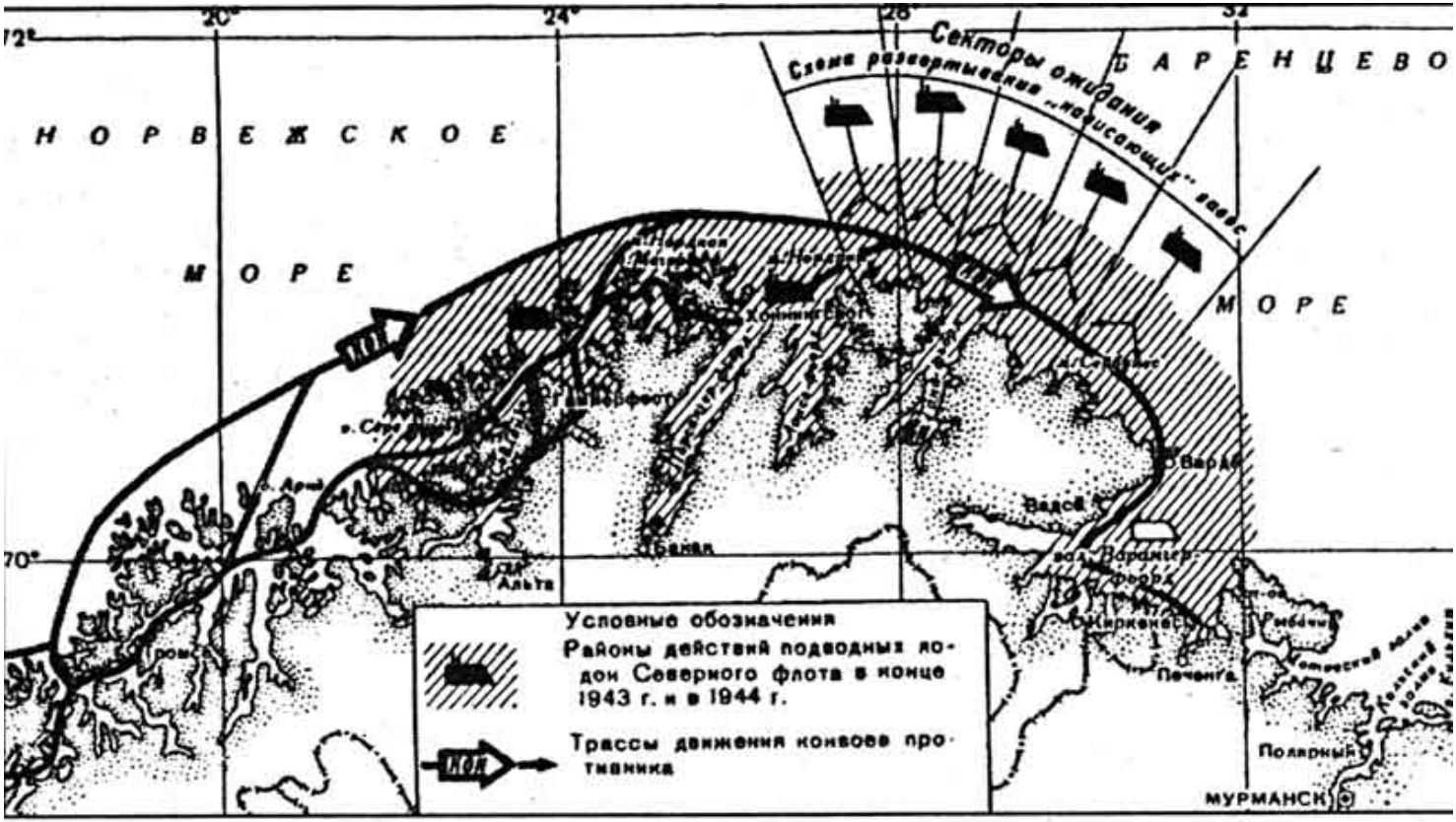


Схема развертывания и боевых действий ПЛ в конце 1943г. и в 1944 г.

в 1944 г.

Вот и наша лодка идет в свой 12-й боевой поход, чтобы поставить минное заграждение в районе о. Квалей и потом вести неограниченную подводную войну. Нам уже ясно, что это последний боевой поход нашей лодки — материальная часть сильно изношена. Лодке давно уже положен средний ремонт, но он все время откладывался и заменялся текущим и профилактическим ремонтом. Все держалось только на мастерстве и опыте старшин и краснофлотцев, отличной организации службы, глубоком знании техники командирами боевых частей, умении найти и своевременно подремонтировать самые слабые звенья механизмов и устройств, бдительности и самоотверженности вахтенной службы. Особое опасение вызывало состояние главных дизелей, на долю которых выпала очень большая нагрузка, когда лодке приходилось, как при выручке «Щ-402», по трое суток ходить самыми полными ходами. Да и в последнем походе, когда мы мчались на перехват «Шарнхорста», дизели поработали на славу.

Но решимость экипажа, стремление к бою оставались высокими. Каждый понимал, что война еще далеко не кончена и нужно еще воевать и воевать, чтобы разбить врага. Боевые традиции замечательного экипажа были неизменны, все знали, что можем и обязаны бить супостата. Даже мы с Викторием Сергеевым уже не ощущали себя зелеными новичками, мы шли в свой третий боевой поход уже членами прославленного боевого коллектива и были обязаны отдать все свои силы для выполнения боевого задания.

6 апреля 1944 года в 22.00 лодка вышла из главной базы и направилась на позицию. 7 апреля в 23.00, находясь на переходе, получили шифровку о том, что из Сюльте-фиорда вышел конвой противника (2 транспорта, 2 ТЩ, 4 СКР) курсом на запад. Но выйти на перехват этого конвоя лодка не успевала. 8 апреля в 23.50 получили из штаба флота шифровку о двух самолетах Ю-88», производивших поиск лодок в районе Тана-фиорда.

9 апреля в 3.30 лодка прибыла в район своей позиции, в 4.27 погрузилась и пошла к берегу на глубине 20 м. В 11.57 подошла к берегу и начала определяться с местом. Однако из-за плохой видимости определить свое место удалось только в 15.35. Израсходовав запас энергии аккумуляторной батареи, лодка вынуждена была отложить постановку минного заграждения и отошла от берега для зарядки. В 21.26 зафиксировано 8 взрывов глубинных бомб. В 22.26 зарядка была закончена и лодка пошла к

берегу. В течение суток лодка противника не обнаружила.

С целью нарушения морских перевозок противника командующий Северным флотом приказал 10-20 апреля провести совместную операцию («РВ-3») ПЛ, авиации и торпедных катеров для поиска и уничтожения вражеских конвоев на коммуникации Гаммерфест — порты Варангер-фиорда. Для участия в операции командир бригады ПЛ выделил ПЛ «С-14», «С-103», «С-104», «М-104», «М-105» и поставил им задачу уничтожить все вражеские корабли в районе о. Магерей — мыс Блодскютудде. Для оповещения флота о движении конвоев и легких сил противника в районе о. Серей — мыс Нордкап была выделена наша лодка, которая по выполнении своего задания должна была также прибыть в район действия ПЛ.

10 апреля в 07.57, идя к месту постановки мин, услышали 4 взрыва глубинных бомб, с 08.02 до 09.37 насчитали еще 40 таких взрывов. Судя по месту лодки и пеленгу на взрывы, можно было предположить, что бомбят район к норд-весту от о. Серей и в Лоппском море перед проходом конвоя. В 09.40 акустик услышал шум винтов ТКА. Командир полагал, что ТКА нес дозорную службу ПЛО в районе о. Ролвсей и перешел в Троллсун. В 10.45 в перископ обнаружен пост СНИС на норд-остовой оконечности о. Серей.

С 10.47 до 14.51 — 35 взрывов глубинных бомб со средним интервалом 7 секунд. Командир предположил, что бомбили район входа в Серей-Сунн с веста.

Краснознаменная ПЛ «К-21» выходит в 12-й поход, март 1944 г.

Краснознаменная ПЛ «К-21» выходит в 12-й поход, март 1944 г.

С 14.58 — шум винтов ТЩ, периодически прекращавшийся, очевидно, для прослушивания района. В 16.57 командир в перископ обнаружил еще один пост СНИС на мысе Тархола. Все время слышен периодический шум винтов ТЩ с разных пеленгов. Лодка идет к месту постановки минного заграждения.

В 18.02 начата и в 18.30 закончена постановка 20 мин ЭП-Г на фарватере противника. Во время постановки мин в 18.30 — сильный взрыв глубинной бомбы. Командир предположил, что ТЩ обнаружил посторонние шумы и сбросил бомбу недалеко от лодки. При отходе из района минной постановки в 19.57 лодка зафиксировала сильный взрыв, подобный взрыву мины, со спадом воды и шумом, после чего шум винтов стих и больше не прослушивался. Наверняка, это один из дозорных ТЩ или СКР, привлеченный нашим шумом, подорвался на нашей только что поставленной мине.

В 19.20 лодка коснулась минрепа. Предполагается наличие минной банки в районе к весту от о. Ролвсей.

11 апреля лодка получила приказание вернуться в базу.

12 апреля в 12.45 лодка пришвартовалась к пирсу в главной базе. Боевые походы Краснознаменной ПЛ «К-21» в Великой Отечественной войне были завершены. Командование засчитало подрыв на наших минах тральщика, атаковавшего лодку глубинной бомбой. На боевой рубке ПЛ появилась и навсегда осталась цифра побед «17» .

После 12-го похода были награждены

Приказом командующего СФ № 033 ***от 8.05.44 г.***

орденом Ушакова II степени:

— командир 1-го дивизиона ПЛ Краснознаменной БПЛ СФ Герой Советского Союза капитан 2 ранга Николай Лунин.

Приказом командующего СФ № 041 ***от 26.05.44 г.***

орденом Нахимова II степени:

— командир ПЛ капитан 3 ранга Зармайр Арванов;

орденами Красного Знамени:

Май 1944 года. Фото на память после награждения. Слева направо: главстаршина Николай Суслов, мичман Тимофей Соловей, старшина 2 статьи Николай Коконин, старшина 2 статьи Иван Глобенко, старшина 2 статьи Иван Фокеев, старшина 2 статьи Михаил Свистунов, старший краснофлотец Иван Шевкунов, старшина 2 статьи Петр Погорелов

Май 1944 года. Фото на память после награждения. Слева направо: главстаршина Николай Суслов, мичман Тимофей Соловей, старшина 2 статьи Николай Коконин, старшина 2

статьи Иван Глобенко, старшина 2 статьи Иван Фокеев, старшина 2 статьи Михаил Свиспунов, старший краснофлотец Иван Шевкунов, старшина 2 статьи Петр Погорелов

— торпедист старшина 2 статьи Александр Бойчук;

— командир отделения электриков старшина 2 статьи Иван Глобенко;

— старшина группы мотористов главстаршина Николай Коконин;

— штурман старший лейтенант Валентин Мартынов;

— сигнальщик старшина 2 статьи Петр Погорелов;

— старпом капитан-лейтенант Владимир Ужаровский;

— командир отделения сигнальщиков старшина 2 статьи Иван Фокеев;

орденами Отечественной войны I степени:

— моторист краснофлотец Петр Белик;

— электрик краснофлотец Олег Благов;

— минер капитан-лейтенант Борис Виноградов;

— старшина группы радистов мичман Павел Горбунов;

— трюмный краснофлотец Андрей Лазаренко;

— штурманский электрик старшина 2 статьи Михаил Легкий;

— электрик старшина 2 статьи Иван Мошников;

— моторист краснофлотец Яков Пильгуй;

— сигнальщик краснофлотец Николай Ростовцев;

орденами Отечественной войны II степени:

— командир отделения акустиков старшина 2 статьи Алексей Веселов;

— моторист краснофлотец Анатолий Казаков;

— электрик старшина 2 статьи Евгений Соколов;

— трюмный краснофлотец Михаил Устенко;

— моторист старшина 2 статьи Анатолий Шандорин;

— ученик штурманского электрика краснофлотец Сергей Семеновых[31];

медалью Ушакова:

— командир отделения торпедистов старшина 2 статьи Николай Фадеев;

Приказом № 010 *от 27.05.44 г.* командира бригады ПЛ

орденами Красной Звезды:

— трюмный краснофлотец Иван Бедягин;

— специалист СКС старшина 2 статьи Александр Глебов;

— фельдшер старший лейтенант медицинской службы Сергей Кочетов;

— инженер-механик инженер-капитан-лейтенант Иван Липатов;

— сигнальщик краснофлотец Михаил Панфилов;

медалью Ушакова:

— минер краснофлотец Григорий Вовк;

— командир отделения комендоров главстаршина Федор Кудряшов;

— старшина группы комендоров главстаршина Георгий Сорокин;

медалями Нахимова:

— радист краснофлотец Иван Базанов;

— ученик-моторист краснофлотец Виктор Борькаев;

— торпедист краснофлотец Иван Жуков;

— командир отделения комендоров старшина 2 статьи Борис Сидоров;

— электрик краснофлотец Иван Шевкунов,

Приказом № 02 ***от 23.05.45 г.*** командира бригады ПЛ

орденом Красной Звезды:

— инженер-механик ПЛ «С-15» старший инженер-лейтенант Константин Сергеев.

Приказом командующего СФ № 040 ***от 30.05.45 г.***

орденами Красной Звезды:

— моторист краснофлотец Виталий Майоров;

— командир торпедной группы лейтенант Викторий Сергеев;

— комендор краснофлотец Павел Шорников;

— торпедист краснофлотец Антон Штамбург;

медалями Ушакова:

— моторист краснофлотец Леонид Борисов;

— электрик краснофлотец Георгий Бабошин;

медалью Нахимова:

— специалист СКС старшина 2 статьи Николай Чубуков.

Январь 1944 года. Фотография после вручения боевых наград. Первый ряд – слева моторист Василий Баклаг, справа рулевой Григорий Ашурко. Второй ряд – слева электрик Олег Благов, справа торпедист Болеслав Петраго

Январь 1944 года. Фотография после вручения боевых наград. Первый ряд — слева моторист Василий Баклаг, справа рулевой Григорий Ашурко. Второй ряд — слева электрик Олег Благов, справа торпедист Болеслав Петраго

Приказом № 07 ***от 30.05.45 г.*** командира бригады ПЛ орденами Красной Звезды:

— старшина группы трюмных главстаршина Матвей Карасев;

— моторист краснофлотец Григорий Лалаев;

— комендор краснофлотец Федор Чалышев;

медалями Ушакова:

— моторист краснофлотец Василий Баклаг;

— сигнальщик краснофлотец Григорий Ашурко;

— торпедист краснофлотец Болеслав Петраго;

— старшина группы электриков главстаршина Николай Суслов;

медалями Нахимова:

— электрик краснофлотец Владимир Айрапетов;

— акустик краснофлотец Михаил Николаев.

Приказом командующего СФ № 070 ***от 15.10.45 г.***

медалью Ушакова:

— моторист краснофлотец Михаил Салтыков.

ТИШИНА НА ПЛАЦУ

Необыкновенная тишина на плацу Краснознаменной бригады подводных лодок Северного флота. Тихо стоят ряды подводников, минута молчания. Вспоминают погибших друзей. Еще бушует война, надо идти в море. Хоть и многое позади, но враг еще силен.

Суровые скалы, внизу стоят лодки, темная холодная вода бухты. Тихо стоит флотское и бригадное начальство. За их группой — памятник погибшим подводникам, мощная фигура краснофлотца — защитника Заполярья, закрытая покрывалом.

Тихо стоят подводники. Сколько их не вернулось с моря, отдав свои жизни за победу над врагом! Тихо стоит около памятника молодой скульптор — краснофлотец Лева Кербель. Впервые в его молодой жизни он так глубоко почувствовал значимость своего труда, силу воздействия искусства на людей. Только сейчас он окончательно поверил в свой талант. Он понял, как трудно и как необходимо понять и отразить в каждой своей работе высокий дух патриотизма, высокий идеал защиты Отечества. Он верит, что сделанный его руками памятник еще больше умножит патриотизм подводников. Они вспомнили погибших и стремятся в море отомстить врагу за беды, причиненные нашей Родине, и за погибших друзей. Это не только тишина скорби, но и грозная тишина будущего отмщения. И эта тишина более величественна, значительна и многозначна, чем любые самые правильные и прочувствованные слова, которые были произнесены перед открытием памятника.

Тихо стоит Лева Кербель. Он не только талантливый скульптор. Он еще простой, хороший, веселый парень и храбрый человек Уже повоевал на сухопутье, был контужен взрывом снаряда. Он свой человек у подводников и летчиков, ходит в боевые походы с катерниками и на миноносцах, ползает по переднему краю с морскими пехотинцами и артиллеристами, постигая идеалы и мотивы, которые движут людьми и которые надо уметь показать в своих работах. Он учится правде жизни у самой жизни, точнее, правде боевой жизни у самой боевой жизни.

Памятник героям-подводникам Северного флота в г. Полярном на территории бригады подводных лодок Северного флота. Открыт 22 июня 1944 года. Автор – скульптор Лев Кербель

Памятник героям-подводникам Северного флота в г. Полярном на территории бригады подводных лодок Северного флота. Открыт 22 июня 1944 года. Автор — скульптор Лев Кербель

Он очень трудолюбив и много работает, уже сделал около тридцати скульптурных портретов воинов-североморцев, памятник на могиле Героя Советского Союза летчика Петра Сгибнева.

Добиться портретного сходства — не самое сложное. Выразить величие духа, мощь характера в человеке даже заурядной внешности — вот высокая задача скульптора, труднодостижимая задача. И как ее добиться? Как запечатлеть в своих работах этих подлинных героев, патриотов Советской Родины?

Тихо стоят подводники. Тихо стоит скульптор Лев Кербель. С памятника соскальзывает покрывало. 22 июня 1944 года в Полярном открыт первый и единственный в СССР памятник погибшим подводникам — первая крупная монументальная работа молодого скульптора Кербеля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Закончив описание двенадцати боевых походов нашей Краснознаменной ПЛ, автор задумался — а какие выводы следует сделать из боевой эпопеи лодки! В чем причины ее успехов? Почему экипаж хорошо воевал, почему уверенность его действий постоянно возрастала? Как это получилось, что этому способствовало?

Чтобы ответить на эти вопросы, нужно найти ответы на целый ряд других. Как формируется и обучается войне экипаж? Когда и как проявляются сильные и слабые стороны каждого его члена? Как отсеиваются слабые и негодные люди? Как специалисты проникают в глубины своей техники, выжимая из нее все, на что даже не рассчитывал конструктор, умея ее эксплуатировать и ремонтировать, доводя все свои действия до блеска, до полного автоматизма в любой самой тяжелой боевой обстановке? Что такое хороший моряк? Как формируется опытный воин? Как его воспитывать? Что такое хороший боевой командир? Что такое хороший офицер, старшина, матрос? Что сплачивает экипаж, как создается боевой коллектив? Как экипаж «чувствует» командира, офицеров, что является здесь определяющим? Как возникает доверие друг к другу? Кому можно доверять, кого надо проверять, и почаще? Что такое взаимная проверка?

Хочется думать, что история боевых успехов ПЛ «К-21» в какой-то мере подсказывает ответы на эти вопросы.

Кроме того, автор считает своим долгом еще раз отметить роль служебных инстанций и людей, способствовавших успехам боевых походов лодки. Сюда следует отнести:

— решительные действия командования бригады и дивизиона по замене командира ПЛ Жукова Николаем Луниным, старпома Трофимова — Федором Лукьяновым, штурмана Лапшина — Михаилом Леошко;

— решительные действия Лунина по замене инженер-механика Синяков Владимиром Браманом, старшин Козлова, Балукова и Сбоева — Сусловым, Карасевым и Коконным;

— выдающийся командирский талант Лунина, его тактические способности, быстрота реакции, мгновенная ориентация в обстановке, смелость, дерзость, решительность, понимание психологии противника, необыкновенные здоровье и выносливость;

— решительные действия Брамана по наведению порядка в организации службы БЧ-V лодки;

— назначение Арванова — отличного знатока морского театра и своей специальности, инициативного и решительного организатора, человека тактичного, умеющего найти правильный подход к любому члену экипажа, обладающего замечательным здоровьем, трудолюбием, природным юмором и оптимизмом;

— замечательную инженерную одаренность и изобретательность Липатова, его многочисленные усовершенствования материальной части, быстрое нахождение неисправностей и их причин, исключительное «чувство лодки», а также умение «поставить на место» старшин своей высокой эрудицией;

— отличное знание специальности, честолюбие и рвение по службе Ужаровского, его умение обучить личный состав, стремление к совершенствованию, большую работоспособность, исключительную зоркость, бдительность и решительность при несении вахтенной службы;

— штурманский талант Леошко, его безупречное знание морского театра и обеспечение точности минных постановок и торпедных атак, бдительное несение вахтенной службы;

— ответственную и усердную службу старшин групп Соловья, Гребенникова, Сорокина, Коконина, Суслова, Карасева, Горбунова, командиров отделений Фадеева, Кудряшова, Сидорова, Веселова, Мухина, Власова, Свистунов, Парфенова, Глобенко, Фотеева, Ильяшенко;

— правильную линию поведения и упорную ежедневную работу по воспитанию и сплочению экипажа, проводившуюся замполитом Лысовым, его личный пример в тяжелые минуты жизни корабля;

— замечательную работу краснофлотцев, отмеченную правительственными наградами.

И нужно, наверное, добавить ко всем достоинствам экипажа и комсостава самое обычное везение, те счастливые случайности, о которых мы не знаем и не догадываемся и которых, возможно, не хватило тем, кто не вернулся с моря, хотя и воевал не хуже нас.

ПОПАДАЛИ ИЛИ НЕТ?

В последние годы появилось немало книг, посвященных истории войны 1941-1945 гг. на различных морских театрах. Эти книги претендуют на более точное освещение этой истории. Авторы полагают, что их исследования призваны освободить историю от имевшего ранее место огульного восхваления и преувеличения» боевых успехов наших флотов в войне, восстановить историческую картину, помочь более точно и правдиво разобраться в конкретных действиях и боевых операциях кораблей и соединений. Тем более, что с тех пор прошло немало времени, накоплены и систематизированы многочисленные документы, рассекречены многие ранее закрытые архивы, написано много воспоминаний, велась большая работа по осмыслению и обобщению итогов войны на кафедрах ВМУзов и Военно-морской академии, академий им. Фрунзе и Генштаба, Института военной истории, в исторической группе Главного штаба ВМФ, НИИ ВМФ, КБ судостроительной промышленности и т. д.

Появились возможности сравнения отечественных данных с данными иностранных документов и изданий. Более полными стали экспозиции и фонды военно-морских музеев. Еще живы некоторые участники боевых действий, воспоминаниями и впечатлениями которых не стоит пренебрегать. Они, порой, помнят такие существенные детали, факты и обстоятельства, которые не найти ни в одном документе. Они могут, например, распознать на фотографиях людей, которых уже никто, кроме них, не вспомнит.

В общем, объективные возможности для добросовестного, старательного и любознательного историка очень расширились. Поэтому читатели вправе предъявлять историкам самые высокие требования по качеству исследования, а историк уже не может оправдываться незнанием тех или других материалов, а обязан их изучить и проанализировать для получения максимально полной и объективной картины событий.

Таким образом, на первый план выходит такой фактор, как добросовестность историка, его желание и умение достичь максимальной объективности путем изучения и анализа всех документов по данному событию, воспоминаний и мнений свидетелей события и других материалов.

Затем вступают в дело аналитические способности и компетентность историка, его умение извлечь максимум правильных выводов из имеющейся информации, умение постичь

дух, так сказать, эпохи, правильно представить себе в целом картину происходившего события и людей, принимавших в нем участие.

И последнее — это литературные способности историка, его язык, стиль, запас слов и эрудиция, дающие возможность наиболее ярко и точно обрисовать и донести до читателя суть происходившего, течение события, действия его участников, значимость события в общем аспекте операции или войны, его последствия и т. д.

Конечно, историк имеет право дать свою оценку событий, действий их участников, но может это делать лишь в том случае, когда он совершенно уверен в объективности оценки, когда им учтены все известные обстоятельства, изучены и проанализированы все документы и другие материалы. Он также может изложить свою позицию, если у него есть основания не доверять документам, материалам и свидетельствам очевидцев и участников событий.

Но самый большой грех для историка — это предвзятость. Она искажает в его глазах все события, мешает ему правильно оценивать их, порождает ошибки, внушает читателю недоверие к труду историка, делает его труд бесполезным и даже вредным, губит его авторитет и репутацию.

К такому, примерно, выводу можно прийти при просмотре труда А. В. Платонова «Советские боевые корабли 1941-1945 гг. III. Подводные лодки», издательство «Цитадель», СПб, 1996 г. В. этой книге есть много полезных данных по многим вопросам организации советского подводного флота, тактико-технические данные лодок, время и место их постройки, распределение по флотам, фамилии и звания командиров, даты боевых походов, количество и места минных постановок, даты торпедных атак и др. В описаниях проектов ПЛ встречаются забавные ошибки. Например, говорится, что на ПЛ типа «К» система ЦГБ не предусматривала позиционного положения. Я плавал в войну на этих лодках и не заметил такого недостатка. Напрасно говорится о плохой конструкции и опасности эксплуатации минно-сбрасывающего устройства, у нас на лодке оно работала вполне удовлетворительно с начала и до конца войны, хотя и нуждалось в ремонте и тщательной регулировке. Но это все мелочи, дальше начинается более серьезное.

Автор книги бросает тень на командиров дивизионов ПЛ, намекает на их якобы недостаточную профессиональную подготовку, слабые командирские качества. Упоминая о гибели комдивов, он полагает, что процент погибших слишком велик (на СФ погибло три комдива ПЛ из 9). Поневоле возникает вопрос к

автору: а какой процент, по его мнению, приемлем? Корректно ли вообще манипулировать такими «процентами»? Комдив 1-го ДПЛ Гаджиев сделал, если я не ошибаюсь, до своей гибели 10 боевых походов. Незадолго до своей гибели он был представлен к званию Героя Советского Союза и был его удостоен за выдающуюся храбрость, боевые успехи и мастерство. Стоит ли допускать такие намеки по адресу выдающегося подводника, отдавшего свою жизнь за Родину, тем более что никаких конкретных его прегрешений не приводится, а только ни на чем не основанные предположения. Неужели Гаджиев не достоин уважения? Неужели можно вот так взять и намекнуть — дескать, сами виноваты в своей гибели — плохо воевали, неучи!

Но главный грех книги — в методе определения успешности торпедных атак лодок. Прежде всего, автор пускается в рассуждения о разнице в определении успешности атак лодок на других флотах и в советском флоте. И здесь он сетует на сложность определения этой успешности, в особенности на советском флоте. Главный довод, — на советских лодках отсутствовали какие-либо средства объективного контроля, все основывалось на том, что видел в перископ командир и слышал в отсеках личный состав. Но командир, дескать, видел очень мало, да и то только до выпуска торпед, так как продолжать наблюдение, говорит опытный автор, могло быть равносильно самоубийству (с этим, конечно, нужно согласиться). Автор утверждает дальше, что взрывы, которые мог услышать личный состав, далеко не всегда указывали на попадание торпед в цель, несмотря на то, что с пуском торпеды запускался секундомер и засекалось время до взрыва, и если пройденное торпедой расстояние совпадало с дистанцией до цели (?), считалось, что цель поражена.

Автор здесь перепутал — дистанция до цели, определенная в перископ, не совпадает и не может совпадать с расчетным путем, который должна пройти торпеда до цели, что известно из теории стрельбы (так называемый «торпедный треугольник»).

Дальше автор пишет, что, во-первых, несмотря на наличие в перископе дальномера, дистанция до цели всегда определялась на глаз, то есть с большими погрешностями. Во-вторых, районы атак наших ПЛ очень часто (?) изобиловали всевозможными скалами, отмелями или вообще находились непосредственно у уреза воды, поэтому торпеды не доходили до цели и взрывались на этих препятствиях. В-третьих, имели место преждевременные срабатывания взрывателей торпед (плохие взрыватели?). Ну и, наконец, утверждает автор, за взрывы собственных торпед иногда принимались другие, случайные взрывы, например глубинных

бомб, сбрасываемых противником для профилактики или по ложной цели. Таким образом зачастую, не наблюдая визуально результата атаки, услышав какие-то (??) взрывы, с учетом последующей контратаки сил охранения конвоя (или отсутствия таковой, что могло истолковываться, как то, что корабли охранения занимаются спасением людей с торпедированного судна), командир был волен считать атаку успешной.

Вот так автор объясняет нам, что взрываться может что угодно и где угодно, но только не торпеда в борту атакуемого корабля.

Но и это еще не все. Автор начинает уговаривать нас не искать элементов нечестности в желании командира лодки считать атаку успешной и не видеть ничего плохого в том, что командир в ограниченное время при невыгодном ракурсе в условиях плохой видимости может несколько завысить (но только не занизить!) тоннаж атакуемых судов и класс боевых кораблей. И как только мы имеем неосторожность согласиться с ним, он тут же подбрасывает фразу: «Хотя не следует сбрасывать со счетов и существовавшую тогда систему вознаграждения. Так, за потопление линкора командиру полагалось 25000 рублей, за потопление крейсера — 20000 рублей. Краснофлотцы должны были получать в первом и втором случае по 500 рублей, за шхуну — по 100 рублей». Вот, оказывается, где собака зарыта! Вот как искусно владеет слогом автор! Как он незаметно подвел нас к мысли о «невинном и понятном» шкурничестве командиров!

И все-таки нужно разочаровать автора. Мы не пойдем ему навстречу и не согласимся с его доводами. Многие события в бригаде ПЛ СФ во время войны происходили на наших глазах, а некоторые с нашим участием, и мы не хотим и не можем смотреть на эти события глазами автора.

Что касается намеков на недостаточную профессиональную подготовку комсостава, нужно согласиться с автором в том, что потребовалось некоторое время, чтобы научиться действовать в реальных условиях войны, но это неизбежный процесс, избежать которого невозможно никому и никогда. Но в дальнейшем науку войны постигали упорно, настойчиво и подгонять не надо было никого. Каждый понимал, что значит плохо учиться войне. Вот небольшой, но характерный штрих: в конце 1944 года орденом Красной Звезды был награжден мичман Александр Круль, начальник кабинета торпедной стрельбы бригады, за обеспечение проведения 500 занятий командиров лодок с выполнением на этих занятиях 2700 атак.

Что касается торпед, которые взрываются где угодно, но только не в борту цели, то вспоминаются два эпизода. В самом

начале войны, когда командиры лодок еще вели стрельбу одиночными торпедами и промахивались, сложилось убеждение, что наши торпеды не взрываются. Командующий флотом приказал командиру ПЛ выстрелить торпедой по скале и торпеда, конечно, взорвалась. Дело было не в торпедах, а в методе стрельбы одиночными торпедами и в малом опыте командиров. После перехода к стрельбе с несколькими торпедами в залпе и приобретения командирами опыта успешность стрельбы сразу повысилась до 79,2% за первый год войны.

И второй эпизод, В свое время я служил в Москве в ГУК ВМФ. По службе мне довелось встречаться с Героем Советского Союза вице-адмиралом Г. Н. Холостяковым. Вспоминаю, как он рассказывал мне о том, что во время войны он был командиром десанта в Новороссийске. Для обеспечения высадки десанта было решено подавить фашистские доты в порту с помощью торпед с торпедных катеров. Эти торпеды нужно было выпустить на песчаный пляж так, чтобы они по пляжу проскочили до огневых точек в 10—15 м от воды и тогда только взорвались. Пришлось переделывать инерционные ударники, ослабив их пружину. Опыт прошел удачно, но несколько торпед все-таки не сработало — недостаточно ослабили пружины ударников.

О чем это говорит? О том, что преждевременное срабатывание взрывателей торпед ни с того ни с сего — не более чем легенда. Взрывы на отмелях — также ложная версия, как и версия о скалах, переполняющих районы атак, то есть трассы хода караванов. Караваны просто не ходили бы этими трассами, особенно в ночное время без работающих средств навигационного обеспечения.

В. М. Терехов вспоминает:

«В январе 1943 года на Бригаде ПЛ СФ была организована контрольно-регулировочная станция для неконтактных взрывателей (НВС) торпед. В конце февраля были впервые поданы торпеды с НВС на подлодки и были достигнуты первые успехи. 21.03.43 ПЛ "М-119" потопила транспорт водоизмещением 6000 тонн. К июлю месяцу 1943 г. было использовано в боевых операциях 37 торпед с НВС.

Помимо транспортов противника, подлодками на 1.06.44 г. было утоплено 13 тральщиков и 18 сторожевых кораблей. Из них 4 сторожевых корабля и 2 тральщика

были утоплены при атаках транспортов, так как в момент залпа они находились в полосе попадания.

Неконтактный взрыватель повысил эффективность в использовании торпед».

Остались только непонятные взрывы, которые, как нарочно, случаются в моменты атак конвоев, но отнюдь, как утверждает автор, не по причине попадания торпеды в борт цели. Конечно, это могут быть глубинные бомбы, которыми конвойные корабли атакуют стрелявшую лодку. Но опытный акустик лодки может отличить взрыв торпеды от мины, мины от глубинной бомбы, глубинной бомбы от торпеды. А если раздается продолжительный раскатистый взрыв, который повторяется не раз, — это пошел ко дну корабль и на нем рвутся глубинные бомбы в той последовательности, которую определяет установка их глубины.

Ну, а как обстоит дело с порядком определения боевых успехов ПЛ в мировой практике? Автор знакомит нас с этим порядком. Им предусмотрены три этапа. На первом этапе производится анализ доклада командира лодки и после этого — первичный вывод о полноте и качестве выполнения боевой задачи, в том числе о результативности применения оружия. Но ведь и у нас делается то же самое! В чем разница? Какие «средства объективного контроля» применялись в иностранных флотах? Что это такое, непонятно. Автор о них только упоминает, но никаких уточнений не дает. Есть ли они? Если есть, неужели мы об этом не знали бы?

На втором этапе, еще в ходе военных действий, первичные данные уточнялись всеми возможными способами (интересно, какими!) и, прежде всего, на основании разведывательных данных как ВМФ, так и других видов вооруженных сил. Уже на этом этапе, как правило, вырисовывалась довольно стройная картина происшедших событий, хотя и не исключались ошибки, говорит автор. И мы с этим согласны, у самих использовалась такая же процедура.

Наконец, третий этап наступил после окончания войны, когда были опубликованы документы противоборствующих сторон, а также воспоминания очевидцев событий с другой стороны. Автор с облегчением пишет: сейчас практически не составляет труда проследить судьбу любого из иностранных кораблей или судов, участвовавших в боевых действиях, за редким исключением. Но буквально через пару строк автор уже огорчен: к сожалению, в доступной иностранной литературе не найдено описаний целого ряда боевых эпизодов, а значит, нельзя точно оценить результаты некоторых торпедных атак. Такие атаки, не нашедшие пока

подтверждения в зарубежных источниках, но по отечественным материалам успешные, в книге автора в таблицах торпедных атак помечены значком «?». То есть автор не склонен верить даже собственному анализу отечественных материалов, хотя и видит, что атака была успешной.

Спрашивается, чем же отличается «их» метод от нашего? По существу, ничем, особенно сейчас, когда практически все документы по боевой деятельности ПЛ во время войны рассекречены. А уж воспоминаний очевидцев, о которых говорит автор, даже в избытке, и каких подробных! Так что остается только сверять источники и подтверждать боевые успехи наших лодок. Но нет, автор почему-то не принимает их во внимание. Может быть, не верит? Но почему?

Уже давно рассекречен военно-исторический труд «Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг.», подготовленный исторической группой Главного штаба ВМФ. Труд выпущен в 1969 году и написан на основе архивных документов, трофейных материалов и имеющихся отечественных и иностранных военно-исторических описаний, посвященных действиям ПЛ на наших морских театрах. Он предназначен для офицеров, генералов и адмиралов СА и ВМФ и имеет целью оказать помощь в изучении действий ПЛ и извлечении необходимых уроков из их боевого опыта.

Руководитель авторского коллектива — капитан 1 ранга С. Н. Хаханов, командовавший во время войны ПЛ «М-112» ЧФ. Состав редакционной комиссии — цвет нашего подводного флота: Герой Советского Союза вице-адмирал Г. И. Щедрин, в войну командовавший гвардейской Краснознаменной ПЛ «С-56» СФ; известный ученый, профессор ВМА контр-адмирал в отставке Н. Б. Павлович; известный подводник вице-адмирал Л. А. Курников; Герой Советского Союза контр-адмирал в отставке И. А. Колышкин, командовавший в войну дивизионом и бригадой ПЛ СФ; контр-адмирал В. М. Прокофьев, в войну командовавший ПЛ «М-51» и «М-35» ЧФ, совершивший на них 21 боевой поход; контр-адмирал А. И. Родионов, контр-адмирал Л. П. Хияйнен, в войну командовавший дивизионом ПЛ ЧФ; капитан 1 ранга В. И. Ачкасов, известный историк; капитан 1 ранга в отставке А. П. Шергин, известный историк.

При подготовке этого труда авторский коллектив использовал всю (без преувеличения) секретную отчетную и оперативную документацию по боевой деятельности ПЛ во время войны, имевшуюся в распоряжении Главного штаба ВМФ, штаба бригады ПЛ СФ, всю необходимую документацию по

противолодочной обороне, охране водного района, наставления по боевой деятельности, планы боевой подготовки, обобщающие материалы по опыту боевой деятельности, разработанные ВМА и НИИ ВМФ, которые невозможно перечислить здесь, а также воспоминания командующего Северным флотом адмирала А. Г. Головко и других участников войны. Был использован справочник потерь торгового и военно-морского флота Германии и ее союзников, понесенных от ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг., изданный в 1957 году.

За время между выходом в свет упомянутого труда и книги А. В. Платонова мало что изменилось в истории Великой Отечественной войны. И, тем не менее, эти книги резко отличаются одна от другой. А В. Платонов настолько сомневается в успешности торпедных атак наших лодок, что никак не хочет их подтвердить в своей книге. Подавляющее количество атак, по А. В. Платонову, кончаются промахами. Иногда, впрочем, наблюдаются попадания, но они значатся как сомнительные (помните знак «?»), поскольку не подтверждены «противоборствующей стороной», как изящно выражается автор. У него нет никаких сомнений только в тех случаях, когда «противоборствующая сторона» в лучших рыцарских традициях соизволит подтвердить потопление или повреждение своего корабля. И он, видимо, до сих пор ожидает этих подтверждений, отказывая нашим подводникам в признании их боевых заслуг.

В свое оправдание А. В. Платонов пишет: «В силу противоречивости и недостаточности достоверной информации по целому ряду описываемых событий нельзя расценивать все предлагаемые выводы и версии событий как истины в последней инстанции, все они требуют критического подхода и дальнейшего исследования». Интересное дело! «Все предлагаемые выводы и версии… требуют критического подхода и дальнейшего исследования». Так чего же ты выходишь на свет божий с такими «версиями» без должного «критического подхода и кто будет выполнять за тебя «дальнейшие исследования»? Сиди и работай! Так нет, надо издаваться.

Вряд ли можно поверить в такую наивность автора. По всему видно, что он не первый год идет по стезе исторической науки. В слишком многих «версиях» и «событиях» сквозит пренебрежение к боевому труду подводников, стремление унизить их, представить малограмотными, профессионально неподготовленными людьми, движимыми шкурными мотивами. Автор рисует их как людей, неспособных овладеть теоретическими основами и практическими навыками торпедной стрельбы. В самом деле, чтобы стрелять так, как это изображено в книге Платонова, нужно

ничего не понимать в своем деле, ничему не учиться, пускать торпеды наобум, в любую сторону, но только не в сторону противника!

Такой же подход автор демонстрирует при оценке эффективности минных заграждений, поставленных нашими ПЛ. Лучше, чем сам автор, вряд ли можно выразить его сомнения и обосновать выводы. Он пишет: Отдельно стоят проблемы определения потерь противника от минных постановок подводных лодок. Они объективно (! — *К. С.*) объясняются тем, что, во-первых, многие минные заграждения «подновлялись», то есть в одном и том же районе последовательно ставили мины несколько подлодок. Во-вторых, наши активные минные постановки соседствовали с оборонительными заграждениями противника, а достоверные факты подрыва на своих минах имели место как у нас, так и у противника. В-третьих, в районах со сложной обстановкой всегда существовал фактор плавающей мины, а уж кто ее поставил, никому неизвестно. По этим причинам все (! — *К. С.*) факты гибели судов и кораблей на минах, выставленных подводными лодками, в данной работе отнесены к недостоверным».

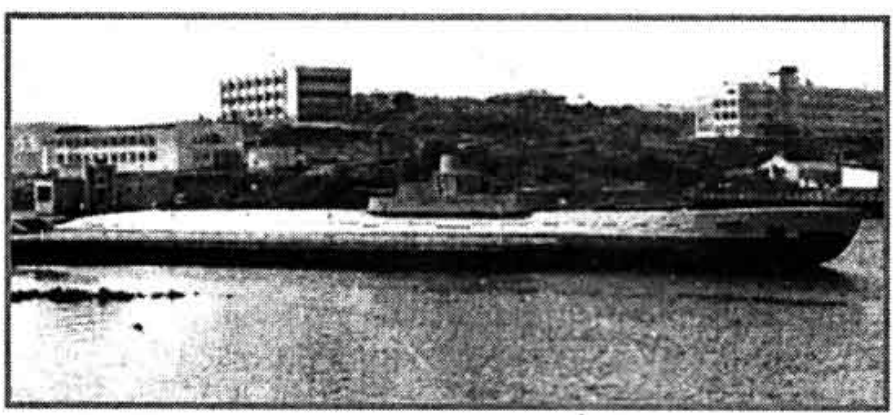
Каково излагает! Какой безупречный логический вывод — все недостоверно! Ни одному докладу о том, что на поставленных кораблем минах кто-то подорвался, ни в каком случае нельзя верить ни на грош! Все это было бы просто смешно, если бы не было так грустно… Такие книги — это откровенная дискредитация флота, огульное охаивание его боевого прошлого под прикрытием якобы «объективности». Что это за корабли, что за экипажи, боевая деятельность которых не поддается никакой оценке? За что личный состав получает ордена, гвардейские и геройские звания? Что вообще делает личный состав на корабле? Зачем вообще нужны корабли, зачем нужен флот?

Недавно в газетной заметке литовского журналиста Владаса Бикуличюса встретилась такая фраза: «На поле битвы после сражения приходят мародеры и историки». Зачем приходят мародеры — ясно. Они хотят обобрать покойников. Они и сознают себя ворами и действуют украдкой, Зачем приходят историки, если они добросовестные, тоже ясно. Они подмечают ошибки в действиях погибших воинов и говорят об этом правдиво, имея в виду будущие битвы, в которых нельзя повторять старые ошибки. Если они обнаруживают следы предательства, то говорят об этом прямо, призывая к бдительности. Они сознают свою ответственность перед народом и обязаны говорить горькую правду, раскрывая полностью причины неудач и поражений. Но они обязаны изучить и боевые

успехи, проанализировать их причины, показать пути их достижения в будущем, помочь ученым в нахождении и обосновании общих закономерностей ведения победоносной войны, показать, в частности, значение боевого духа личного состава, патриотизма, значение подвигов, храбрости, воинского мастерства. Тогда историки могут считать свою задачу выполненной.

Но есть и другой тип историков — недобросовестные историки. Они не обворовывают покойников на поле боя — они не мародеры. Они хуже мародеров — они крадут боевые подвиги бойцов, как убитых, так и живых. Причем делают это не украдкой, а при всем честном народе, не стесняясь никого. Основной метод их деятельности — «Лучшая ложь изготовляется из полуправды».

По этому принципу изготовляется и выпускается сейчас множество книг, кинофильмов, статей, газетных заметок, а уж про телевидение и говорить нечего, настолько возмутительно там вранье о войне и армии. Цель этой диверсии — морально разоружить народ, подготовить полное уничтожение оборонного потенциала нашего Отечества, отвратить молодежь от военной службы, превратить нашу страну в колонию.



Подводная лодка-памятник и музей «К-21» в г. Североморске

Подводная лодка-памятник и музей «К-21» в г. Североморске

Мне остается только добавить, что мною изучена та часть книги А. В. Платонова, где описывается боевая деятельность ПЛ Северного флота, и вся критика относится именно *к* этому разделу. Что поделаешь, я плавал во время войны только на «К-21». Могу сказать, что эта книга находится в опасной близости

к упомянутой выше «литературе». Соответственно, под угрозой и авторитет, и репутация автора.

Пусть прочтут эту книгу товарищи, которые плавали во время войны на ПЛ КБФ, ЧФ, ТОФ. Думаю, что они будут согласны со мной. Я был бы рад ошибиться в этом, но вряд ли будет так.

ПОСЛЕДНИЙ ПОХОД

И все-таки мы ошибались. Двенадцатый поход не был последним. Наша Краснознаменная «К-21» пошла в свой бессрочный, может быть даже вечный последний поход.

Могила Героя Советского Союза контр-адмирала Николая Александровича Лунина на Богословском кладбище в Санкт-Петербурге

Могила Героя Советского Союза контр-адмирала Николая Александровича Лунина на Богословскам квадбище в Санкт-Петербурге

Она идет в свой последний поход сквозь время, являя всему

миру нетленность боевых подвигов своего экипажа и ее командира Николая Лунина. Один за другим, подчиняясь неумолимым законам бытия, уходят от нас матросы, старшины, офицеры, но их боевой корабль остается навсегда символом их боевой славы, их подвигов, их преданности Родине, народу и флоту, знаменуя собой величие их патриотизма, самоотверженности, презрения к смерти — тех великих идей, с которыми они шли в боевые походы.

Наш боевой корабль напоминает всем, что Родина нуждается в защите и что защита Родины является самым первым и самым высоким долгом каждого.

Наш боевой корабль показывает всем будущим воинам, как нужно защищать Родину, не щадя живота своего, почитая защиту Отечества самым великим и святым делом каждого воина.

Наш боевой корабль показывает всем, что Родина, народ всегда считали военное дело самым благородным и почетным делом, которому служили лучшие люди, воины и герои, подвиги которых награждались вечной славой и были самыми высокими примерами среди других высоких примеров служения Отчизне.

Этот памятник — самая высокая награда для всех матросов, старшин, офицеров лодки и нашего командира Героя Советского Союза контр-адмирала Николая Александровича Лунина.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Кончились боевые походы Краснознаменной ПЛ «К-21», но не кончилась война. Наши ПЛ до конца войны совершили еще 23 боевых похода, произвели 26 торпедных атак и 6 минных постановок в водах противника. Были потоплены или повреждены 35 неприятельских кораблей и судов. Погибли три наших ПЛ: «С-54» предположительно потоплена вражескими кораблями ПЛО, «Щ-402» потоплена одним из торпедоносцев СФ вследствие грубого нарушения управления силами авиации флота, «В-1» потоплена самолетами, предположительно английскими, на переходе из Англии в Полярное.

В выводах Главного штаба ВМФ по обстановке на Северном морском театре говорится, что к концу 1944 года, с потерей немцами баз на французском побережье Атлантического океана значительная часть ПЛ стала переводиться в район Норвежского и Баренцева морей. В портах и базах Северной Норвегии находились до 30-35 ПЛ, в том числе несколько оборудованных устройством для работы дизелей на перископной глубине погружения и радиолокационными средствами. Часть этих ПЛ (XXI и XXIII серий) обладала значительно улучшенными подводными характеристиками. Однако вследствие общего усиления защиты союзных конвоев (в их состав начали включаться авианосцы) и наших внутренних арктических коммуникаций (в том числе средствами ПЛО) успешность действий немецких ПЛ была невелика.

В период, предшествующий разгрому немцев в Заполярье, было замечено усиление движения конвоев — немцы побежали из Норвегии. В октябре 1944 года были отмечены до 63 конвоев в составе 145 транспортов, самоходных барж и десантных судов. В большинстве своем эта конвои состояли из 2-3 судов в охранении 10-15 СКР и катеров. Широко использовались для эвакуации войск и боевые корабли вплоть до ЭМ.

Герой Советского Союза контр-адмирал Николай Александрович Лунин

Герой Советского Союза контр-адмирал Николай Александрович Лунин

Разгром немцев в Заполярье закончился захватом баз, портов и аэродромов в районе Варангер-фиорда. Немецкие войска

спешно отошли на запад и *к* концу 1944 года боевая деятельность ПЛ СФ прекратилась.

Но еще до окончания войны в Англию для приема трофейных кораблей была направлена спецкоманда. Транспорт, на котором она шла в Англию, был торпедирован немецкой ПЛ и на нем погиб штурман «К-21» Валентин Мартынов. Спасся радист «К-21» старшина 2 статьи Ильяшенко. На трофейной ПЛ «В-1», которой командовал Герой Советского Союза Фисанович, погиб наш сигнальщик краснофлотец Николай Ростовцев.

Наконец настал День Победы! Враг был повержен. Кончились боевые дела. Начались мирные будни, продолжились биографии военных моряков.

Герой Советского Союза контр-адмирал Николай Александрович Лунин после окончания Военно-морской академии командовал соединениями ПЛ, обучая молодых моряков, передавая им свой бесценный опыт подводника. После перехода на службу в ЦНИИ военного кораблестроения был там начальником одного из управлений, активно участвуя в развитии флотской науки. Уйдя в запас, он долго плавал капитаном-наставником на кораблях, ходивших в Антарктиду. Его правительственные награды: два ордена Ленина, три ордена Красного Знамени, орден Ушакова II степени, орден Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, английский Крест Виктории IV степени, медали. Николай Александрович умер в 1970 году после тяжелой болезни и похоронен в Санкт-Петербурге на Богословском кладбище. Могила охраняется государством. Именем Лунина названы улицы в Полярном, Мурманске, Одессе, Мариуполе и теплоход Азовского пароходства.

Контр-адмирал Зармайр Мамиконович Арванов сразу после войны принял трофейную немецкую ПЛ XXI серии и провел ее всесторонние испытания для определения тактических возможностей и технических достоинств. После завершения этой важной работы был переведен на штабную работу, а затем возглавил Учебный отряд ДКБФ. Окончил службу в должности первого заместителя начальника Училища им. Ф. Э. Дзержинского, после чего долго и успешно трудился в проектно-конструкторском бюро Минсудпрома. Имел правительственные награды: два ордена Красного Знамени, орден Нахимова II степени, два ордена Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, медали. Зармайр Мамиконович скончался после тяжелой болезни 1 февраля 1997 года и похоронен на Богословском кладбище недалеко от могил Н. А. Лунина и А И.

Маринеско.

Контр-адмирал Владимир Леонардович Ужаровский после войны был назначен командиром ПЛ «С-21» и совершил на ней переход по Северному морскому пути из Мурманска во Владивосток с зимовкой в бухте Тикси. Закончил Академию им. Ворошилова и занимал ряд ответственных должностей в соединениях ПЛ. После окончания Академии Генштаба был назначен командиром дивизии ПЛ ТОФ, а затем начальником управления боевой подготовки ТОФ. Закончил службу в должности старшего преподавателя Академии Генштаба. Его правительственные награды: три ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, два ордена Красной Звезды, орден «За службу Родине в ВС» III степени и медали.

Капитан 1 ранга Сергей Александрович Лысов после учебы в КУОПП снова пришел 6 июня 1944 года на «К-21» дублером помощника командира, с 14 ноября 1944 года стал помощником командира «К-21», затем был назначен командиром ПЛ «С-25», исполнял должность командира ПЛ «Б-6», служил в управлении боевой подготовки СФ, начальником штаба бригады ПЛ, заместителем начальника управления кадров, начальником отдела кадров ВМУЗ. Окончил службу в должности уполномоченного Госприемки кораблей ВМФ. Долгое время работал в системе ДОСААФ. Правительственные награды: три ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, медали. Умер Сергей Александрович в 1996 году в Москве.

Капитан 1 ранга Федор Иванович Лукьянов командовал ПЛ «Щ-207» и «Б-35» ЧФ, 41-м учебным отрядом подводного плавания ЧФ, был начальником штаба и командиром 104-й бригады строящихся кораблей и закончил службу командиром 51-го учебного отряда подводного плавания ТОФ.

Капитан 1 ранга Аркадий Алексеевич Жуков снова командовал КПЛ «К-21», затем ЭМ «Громкий» и в 1954 году уволился в запас. Он приезжал на встречи ветеранов «К-21» после войны, участники первых походов с удовольствием встречали его. Сейчас его уже нет в живых.

Капитан 1 ранга Иван Иванович Липатов в 1955 году окончил адъюнктуру при Училилище им. Ф.Э. Дзержинского, защитил кандидатскую диссертацию и служил старшим преподавателем в ВМИУ подводного плавания. В 1958 году уволился со службы по болезни и служил по вольному найму старшим научным сотрудником в ЦНИИВК ВМФ. В 1967 году защитил докторскую диссертацию. Иван Иванович погиб в результате несчастного случая в 1996 году. Он был единственным офицером, который

совершил все 12 боевых походов на «К-21». Его боевые награды: орден Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, медали.

Капитан 1 ранга Михаил Александрович Леошко был назначен помощником командира, а затем командиром ПЛ «С-15», которой командовал до 1949 года. Служил в должности заместителя начальника штаба 33-й дивизии ПЛ СФ по боевой подготовке, старшим преподавателем во 2-м ВВМУПП. Уволился со службы в 1960 году и живет в Риге, Боевые награды: орден Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды, медали.

Капитан 1 ранга Владимир Юльевич Браман после войны служил в ГУК ВМФ, затем в ЦНИИВК ВМФ в должности заместителя начальника отдела. С 1958 по 1966 год служил начальником кафедры, начальником факультета во ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. Владимир Юльевич умер в 1982 году. Его боевые награды: орден Ленина, два ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, орден Красной Звезды.

Капитан-лейтенант Дмитрий Петрович Камкин в начале войны был краснофлотцем. До войны закончил Ленмортехникум и в 1940 году был призван в ВМФ. Перед войной закончил курсы при УОПП им, Кирова и служил краснофлотцем-рулевым, а затем дублером штурмана на ПЛ «М-173» и «Щ-422», получил звание младшего лейтенанта. Сделал четыре боевых похода на «М-173», девять боевых походов на «Щ-422», четыре боевых похода на «К-21» и один боевой поход на «Л-22». Был участником потопления 14 кораблей и судов и трех минных постановок в водах противника. Боевые награды: орден Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, медали. После войны был капитаном рыболовного траулера на Северном море, в 1953 году награжден орденом Ленина. Умер в 1976 году на Дальнем Востоке капитаном дальнего плавания.

Электрики Иван Шевкунов и Анатолий Ерохин, акустик Алексей Веселов и рулевой Петр Погорелов после войны стали офицерами и долго служили на Северном флоте. Иван Федорович Шевкунов демобилизовался в звании капитан-лейтенанта, живет в г. Новокуйбышевске, ведет активную военно-патриотическую работу, часто выступает по радио и телевидению, пользуется в городе большим авторитетом.

Радист Иван Базанов стал капитаном рыболовного траулера, штурманский электрик Александр Кузнецов — капитаном ледокола «Красин». Мичману Павлу Горбунову было присвоено офицерское звание, он служил флаг-специалистом по связи штаба КОУБПЛ.

Комендор Борис Семенович Сидоров, приехав домой в Кировскую область, возглавил отстающий колхоз и вывел его в передовые. Он трудился в колхозе, пока не иссякли силы, и навсегда остался примером честного труженика и коммуниста.

Торпедист Александр Бойчук вернулся машинистом на паровоз и на нем показал образцы честного и добросовестного труда, был награжден орденами. Радист Гавриил Ильяшенко стал металлургом на Урале и был выдающимся организатором производства — главным инженером и директором алюминиевого завода.

Замечательный сигнальщик Григорий Ашурко стал бригадиром слесарей по сборке оборудования для шахт на Дружковском машиностроительном заводе на Украине. Трюмный Андрей Лазаренко трудился инженером на этом же заводе.

Моторист Василий Баклаг стал секретарем парткома колхоза, шифровальщик Александр Глебов — директором молочного магазина, моторист Николай Коконин — мастером на Балтийском судостроительном заводе, моторист Георгий Соловьев — директором школы, а минер Юрий Ожогин трудится по сей день научным сотрудником Института им. Курчатова.

Тяжело сейчас писать о людях, особенно о тех, кто уже ушел из жизни. Нужно было написать эту книгу лет 50 тому назад, когда наш экипаж живым и здоровым трудился на благо Отечества, будучи в полной силе и расцвете.

Комиссия по увековечиванию памяти погибших подводников Объединенного Совета ветеранов-подводников ВМФ в Санкт-Петербурге во главе с капитаном 1 ранга в отставке Георгием Ивановичем Гавриленко подготовила и издала книгу памяти подводников Военно-морского флота, погибших в годы Великой Отечественной войны. В книгу внесено 3636 фамилий членов экипажей ПЛ, ушедших в свой последний поход, из которого никто не вернулся.

Судьба нашей лодки была иной — мы не погибли, нам была дарована возможность еще потрудиться на пользу народу и стране, порадоваться жизни. Вспоминая наших героев, отдавших свои молодые жизни ради победы над фашистами, имея перед собой примеры боевых успехов наших подводников, их творческого труда после войны, молодые люди должны понять и накрепко запомнить, какими им нужно быть, чтобы народ видел в них твердую опору и надежду на уверенное будущее. Наша страна и сейчас имеет немало врагов, которые спят и видят, как бы нас согнуть в бараний рог, а из страны сделать колонию. Пусть они помнят, что сталось с немецко-фашистскими вояками.

Хочу закончить книгу цитатой из поэмы Василий Теркин»

замечательного советского поэта Александра Твардовского:

«…А всего иного пуще
Не прожить наверняка —
Без чего? Без правды сущей,
Правды, прямо в душу бьющей,
Да была б она погуще,
Как бы ни была горька».

ПОСЛЕСЛОВИЕ КО ВТОРОМУ ИЗДАНИЮ

Обычно пишут, что второе издание — это издание расширенное, дополненное, исправленное и т. д.

В этом издании в текст не внесено никаких дополнений и исправлений, поскольку полученные автором и издательством отзывы на первый тираж показали, что нет особой нужды расширять, дополнять и исправлять текст — книга попала в цель. Кроме того, для внесения изменений в текст книги потребовались бы новые типографские формы, изготовление которых значительно удорожает книгу.

Книгу прочли здравствующие ныне члены экипажа — Михаил Леошко, Василий Терехов, Алексей Котов, Викторий Сергеев, Иван Шевкунов, Олег Благов и, в первую очередь, отметили ее правдивость и достоверность. Участник всех 12 походов Олег Благов даже сказал в шутку, что после прочтения книги он себя чувствовал так, словно снова в поход сходил. Конечно, книга вызвала у них много воспоминаний, часть которых они прислали, но поместить воспоминания в книгу было бы невозможно, хотя они очень интересны, и вызвали, в свою очередь, много воспоминаний у автора. Пришлось бы писать и издавать другую книгу, а не второй тираж первой.

Все они приветствовали сам факт появления книги. Во-первых, как действительно историю знаменитой подводной лодки, написанную участником событий по воспоминаниям и в строгом соответствии с фактами и документами, во-вторых, как защиту воинской чести и достоинства членов ее боевого экипажа, защиту их боевой славы от посягательства и клеветы.

Начали поступать отзывы на книгу: от подводника контр-адмирала В. Г. Лебедько — бывшего начальника Оперативного управления штаба СФ, от других, уже незнакомых мне людей — заместителя Командующего СФ по воспитательной работе контр-адмирала А. Г. Дьяконова, командира Ленинградской ВМБ вице-адмирала А. И. Корнилова, генерального конструктора ЦКБ МТ «Рубин» академика РАН С. Н. Ковалева, директора Российского государственного военного историко-культурного центра при Правительстве РФ бывшего подводника вице-адмирала Ю. П. Квятковского, журналиста из Пскова с 45-летним стажем, бывшего нахимовца В. А. Алешина, а также школьников средней школы № 55 г. Ярославля — активистов школьного музея истории нашего подводного флота и их руководителя —

заслуженного учителя России Л. И. Ивановой. В этих отзывах содержался очень серьезный подробный разбор моей книги.

Капитан 1 ранга в отставке К.М. Сергеев

Капитан 1 ранга в отставке КМ. Сергеев

Большая статья о книге помещена в газете «Флот». Авторы — председатель Объединенного Совета ветеранов-подводников ВМФ контр-адмирал Л. Д. Чернавин и вице-президент Ассоциации флотской прессы капитан 1 ранга А. Н. Норченко — отметили своевременность появления книги и убедительность приводимых в ней аргументов против «историков», пытающихся исказить историю подводной войны на СФ.

Недавно я получил письмо от полковника В.В. Кривощекова

— бывшего переводчика Штаба СФ и участника конвоя PQ-17. Вместе с капитаном Е. Л. Коноплиным, который управлял самолетами прикрытия конвоя после входа конвоя в операционную зону СФ, В. В. Кривощеков шел из Исландии в СССР на транспорте «Эмпайр тайд». На другой день после атаки «К-21» капитан транспорта Харвей сказал им: «Только что оповестили по радио, что русская лодка торпедировала "Тирпиц". У нас есть шанс добраться до порта назначения — Архангельска». Между прочим, из Англии до Исландии они шли на транспорте «Ерлстон», который был потом потоплен немецкой подлодкой.

Редактор книги, главный конструктор ГУП СПМБМ «Малахит» Р. А. Шмаков получил письмо от капитана 2 ранга С. А. Ковалева из в/ч 20958. С. А Ковалев пишет: «Огромное спасибо Вашей редакции и Вам лично за прекрасное издание книги К. М. Сергеева "Лунин атакует "Тирпиц". Офицеры нашего соединения именных атомных ПЛ СФ читают ее, передавая из рук в руки».

Очень теплые письма с высокой оценкой книги прислали вице-президент Академии художеств России Герой Социалистического Труда профессор Л. Е. Кербель и народный артист СССР художественный руководитель Театра сатиры В. Н. Плучек Они во время Великой Отечественной войны служили на Северном флоте И, к тому же, хорошо знали комсостав нашей лодки.

Убежденность этих, столь разных людей в пользе и своевременности книги укрепили мою решимость добиваться издания ее второго тиража.

Горестные события с подводной лодкой «Курск» показали со всей очевидностью необходимость принятия срочных мер по укреплению и поддержанию в боевой готовности кораблей подводного флота и в целом ВМФ. Судя по отзывам, настоящая книга может способствовать успешности этой работы тех структур нашего государства, которые должны выполнить такую важную задачу.

С уважением ***К. М. Сергеев***

ПРИЛОЖЕНИЯ

Боевые походы Краснознаменной ПЛ «К-21» СФ[32]

№ п/п.	Даты боевых походов	Потоплены	Постав-лено мин	Погибли на минах	Запись на рубке	Примечания
1	7 - 21.11.41	2 ТР по 4000 т	20	-	“2”	-
2	6 - 28.01.42	1 ТР и бот, 4100 т	-	-	“4”	-
3	11-14.03.42	-	-	-	“4”	Оказана помощь ПЛ “Щ-402”
4	21.03 - 3.04.42	1 ТР, 7500 т	-	-	“5”	-
5	18.06 - 9.07.42	1 ЭМ	-	-	“5”	Атакован ЛК “Тирпи”
6	14 -23.08.42	1 минзаг 2 СКР	20	-	“9”	Засчитан ЭМ потопленный в 5-м походе
7	30.08 - 21.09.42	-	-	-	“9”	В Карское море за рейдером “Адмирал Шеер”
8	10 - 21.02.43	1 плавбаза 4 катера ПЛО	20	-	“14”	Прорыв в Воген
9	3 - 17.04.43	1 ЭМ	20	-	“15”	Повреждены артогнем 4 бота
10	4 -23.08.43	-	20	1 ТР	“16”	-
11	26.12.43- 2.01.44	-	-	-	“16”	Выход против ЛК “Шарнхорст”
12	6 -12.04.44	-	20	1СКР	“17”	-
	Итог войны: 12 боевых походов (178 суток)	15 ТР и кораблей	120	1 ТР 1 СКР	“17”	-

Основные этапы строительства ПЛ XIV серии[33]

№№ п/п	завод-строитель	заводской номер	Бортовой номер	Закладка	Спуск на воду	Подписание приемного акта	Примечания
1	194	451	"К-1"	27.12.36	29.04.38	16.12.39	—
2	194	452	"К-2"	27.12.36	29.04.38	16.12.39	—
3	194	453	"К-3"	27.12.36	31.07.38	27.11.40	—
4	196	108	"К-21"	10.12.37	16.08.39	30.11.40	Краснознаменная
5	196	109	"К-22	05.01.38	03.11.38	15.07.40	Гвардейская
6	196	110	"К-23"	05.02.38	28.04.39	25.09.40	—
7	194	454	"К-51"	26.02.38	30.07.39	17.11.43	
8	194	455	"К-52"	26.02.38	05.07.39	11.10.42	Краснознаменная
9	194	456	"К-53"	30.05.38	02.09.39	31.07.43	—
10	Балтийский	288	"К-54"	30.04.37	08.03.41	—	—
11	Балтийский	289	"К-55"	29.02.37	07.02.41	25.12.44	—
12	Балтийский	290	"К-56"	17.10.37	29.12.40	29.11.42	—

Офицеры, служившие на ПЛ «К-21» до конца войны

1. ЖУКОВ Аркадий Алексеевич, командир ПЛ (1.09.1939 — 5.03. 1942);

2. ЛУНИН Николай Александрович, командир ПЛ (24.02.1942 — 24.11.1943);

3. АРВАНОВ Зармайр Мамиконович, старпом (25.08.1942 — 23.12.1943, исполняющий должность командира ПЛ с 23.12.1943, командир ПЛ с 5.02.1944 до конца войны;

4. ТРОФИМОВ Сергей Васильевич, старпом (16.07.1939 — 25.11.1941);

5. ЛУКЬЯНОВ Федор Иванович, старпом (27.11.1941 — 25.08.1942);

6.ВИНОГРАДОВ Борис Степанович, командир БЧ-II (23.12.1943 — 14.04.1943), дублер старпома (30.08.1943— 23.12.1943);

7. УЖАРОВСКИЙ Владимир Леонардович, командир БЧ-II (16.11.1941 — 23.12.1943), старпом (23.12.1943— 14.11.1944);

8. МОИСЕЕНКО Николай Платонович, командир БЧ-I (1939 — конец ноября 1941);

9. ЛАПШИН Василий Михайлович, командир БЧ-I (начало декабря 1941 — 5.05.1942);

10. ЛЕОШКО Михаил Александрович, командир БЧ-I (14.04.1942 — 2.09.1943);

11. МАРТЫНОВ Валентин Александрович, командир рулевой группы (июль 1941 — 22.12.1942), командир БЧ-I (30.08.1943 до конца войны);

12. НОСАЧЕВ Алексей Емельянович, командир БЧ-II (октябрь 1941 — 21.11.1941);

13. СЕРГЕЕВ Викторий Иванович, дублер командира торпедной группы (26.04.1943 — 15.05.1943), командир торпедной группы (15.05.1943 — 14.04.1945), командир БЧ-II (14.04.1945 до конца войны);

14. СИНЯКОВ Иван Семенович, командир БЧ-V (26.08.1939 — 28.05.1942);

15. БРАМАН Владимир Юльевич, командир БЧ-V (22.04.1942 — 16.05.1943);

16.ЛИПАТОВ Иван Иванович, командир группы движения (8.05.1940 — 16.05.1943), командир БЧ-V (16.05.1943 до конца войны);

17. КАМКИН Дмитрий Петрович, командир рулевой группы (22.12.1942 — 29.02.1944);

18. ТЕРЕХОВ Василий Михайлович, командир торпедной группы (октябрь 1941 — 22.12.1942);

19. КОТОВ Алексей Федорович, командир торпедной группы (22.12.1942 — 13.05.1943);

20. СЕРГЕЕВ Константин Михайлович, командир группы движения (16.05.1943 — 23.12.1944);

21. ФЕТИСОВ Александр Иванович, командир группы движения (23.12.1944 до конца войны);

22. ЛЫСОВ Сергей Александрович, военком (замполит) (10.02.1941 — 3.07.1943), дублер помощника командира (10.02.1944 — 14.09.1944), помощник, командира (14.09.1944 до конца войны);

23. ОВЧИННИКОВ Василий Николаевич, фельдшер (июнь 1941 — апрель 1942);

24. ПЕТРУША Иван Трофимович, фельдшер (5.04.1942 — 10.10.1942);

25. КОЧЕТОВ Сергей Константинович, фельдшер (с 10.10.1942 до конца войны).

Список личного состава ПЛ «К-21» на 13.01.1942 года

Рулевая группа

Соловей Т. И., мичман, 1910 г.р. Погорелов П.А., *командир* отделения, 1918 г.р. Фокеев И. А., краснофлотец, 1921 г.р. Ростовцев Н. Н., краснофлотец, 1917 г.р. Ашурко Г. Ф., краснофлотец, 1919 г.р. Сергеев П. Г., краснофлотец, 1921 г.р.

Группа комендоров

Сорокин Г. Ф., главстаршина, 1912 г.р. Кудряшов Ф. Ф., командир отделения, 1913 г.р. Сидоров Б. С., краснофлотец. 1916 г.р. Шорников П. И., краснофлотец, 1918 г.р. Чалышев Ф. П., краснофлотец, 1920 г.р.

Группа торпедистов

Гребенников П. И., главстаршина, 1912 г.р. Фадеев Н. В., командир отделения, старшина 2 статьи, 1915 г.р. Жуков И. М., краснофлотец, 1916 г.р. Глухарев В. А., краснофлотец, 1921 г.р. Штамбург А. П., краснофлотец, 1919 г.р. Кулешов В. А., краснофлотец, 1921 г.р.

Группа радистов

Горбунов П. С., старшина 1 статьи, 1915 г.р. Ильяшенко Г. Л., старшина 2 статьи, 1921 гр. Базанов И. В., краснофлотец, 1921 г.р. Веселов А. А., старшина 2 статьи, 1915 г.р. Глебов А. Н., старшина 2 статьи, 1920 г.р.

Группа мотористов

Сбоев В. Д., главстаршина, 1906 г.р. Коконин Н. А., командир отделения, старшина 2 статьи, 1914 г.р. Савельев С. Г., краснофлотец, 1915 гр. Власов В. А, исполняющий должность командира отделения, 1921 г.р. Гаврилов А. В., краснофлотец,

1915 г.р. Свистунов М. А., краснофлотец, 1916 г.р. Соловьев Г. К., краснофлотец, 1916 г.р. Пильгуй Я. И., краснофлотец, 1920 г.р. Буряк В. Н., краснофлотец, 1917 г.р. Салтыков М. А., краснофлотец, 1918 г.р. Белик П. Г., краснофлотец, 1918 г.р. Мац И. К., краснофлотец, 1920 г.р. Камышанский А. П., краснофлотец, 1920 г.р.

Группа штурманских электриков

Мухин Н. П., старшина 1 статьи, 1913 гр. Легкий М. Г., краснофлотец, 1917 г.р.

Группа электриков

Козлов В. П., главстаршина, 1909 г.р. Суслов Н. Е., старшина 2 статьи, 1917 г.р. Шевкунов И. Ф., краснофлотец, 1920 г.р. Конаков В. П., краснофлотец, 1918 г.р. Глобенко И. П., краснофлотец, 1919 г.р. Саленко И. И., краснофлотец, 1919 г.р. Мегенов У. Б., краснофлотец, 1919 г.р. Ерохин А. И., краснофлотец, 1921 г.р. Благов О. И., краснофлотец, 1920 г.р.

группа трюмных

Балуков С. А., главстаршина, 1910 г.р. Карасев М. Н., старшина 2 статьи, к/о, 1915 г.р Куфаев В. А., краснофлотец, 1915 г.р. Устенко М. К., краснофлотец, 1918 г.р. Парфенов В. П., краснофлотец, 1921 гр. Григорьев А. Г., краснофлотец, 1919 г.р. Деменчук, краснофлотец, 1918 гр. Вовк Г. Т., краснофлотец, минер, 1915 гр. Воробьев[34], краснофлотец, строевой, 1915 г.р. Чистяков М. В., краснофлотец, кок. 1914 г.р.

ПРИКАЗ

командира Краснознаменной ПЛ «К-21» 1-го ДПЛ СФ от 25 декабря 1942 г.

По личному составу.

№ 48/0106

1. Командир — капитан 2 ранга ЛУНИН Н. А.
2. Помощник командира — капитан-лейтенант АРВАНОВ З. М.
3. Заместитель командира по политчасти — старший политрук ЛЫСОВ С. А.
4. БЧ-I — старший лейтенант ЛЕОШКО М. А.
5. Командир рулевой группы — младший лейтенант КАМКИН Д. П.

6. БЧ-II-III — старший лейтенант УЖАРОВСКИЙ В. Л.

7. Дублер командира торпедной группы — лейтенант КОТОВ А. Ф.

8. БЧ-V — инженер-капитан 2 ранга БРАМАН В. Ю.

9. Командир группы движения — старший инженер-лейтенант ЛИПАТОВ И. И.

10. Старший военфельдшер — КОЧЕТОВ С. К.

11. Боцман — мичман СОЛОВЕЙ Г. И.

12. Командир отделения рулевых — старшина 2 статьи ФОКЕЕВ И. А.

13. Рулевой — краснофлотец АШУРКО Г. Ф.

14. Рулевой — краснофлотец РОСТОВЦЕВ Н. Н.

15. Рулевой — краснофлотец СЕРГЕЕВ П. Г.

16. Рулевой — старшина 2 статьи ПОГОРЕЛОВ П. А

17. Командир отделения штурманских электриков — главстаршина МУХИН Н. П.

18. Штурманский электрик — старшина 2 статьи ЛЕГКИЙ М. Г.

19. Главстаршина СОРОКИН Г. Ф.

20. Командир отделения — главстаршина КУДРЯШОВ Ф. Ф.

21. Командир отделения — старшина 2 статьи СИДОРОВ Б. С.

22. Комендор — краснофлотец ЧАЛЫШЕВ Ф. П.

23. Комендор — старший краснофлотец ШОРНИКОВ П. И.

24. Мичман ГРЕБЕННИКОВ П. И.

25. Старшина 2 статьи ФАДЕЕВ Н. В.

26. Торпедист — старший краснофлотец ЖУКОВ И. М.

27. Торпедист — старшина 2 статьи БОЙЧУК А. С.

28. Торпедист — старший краснофлотец ГЛУХАРЕВ В. Ф.

29. Торпедист — краснофлотец ПЕТРАГО Б. И.

30. Минер — старший краснофлотец ВОВК Г. Т.

31 Старшина группы радистов — главстаршина ГОРБУНОВ П. С.

32. Командир отделения — старшина 2 статьи ИЛЬЯШЕНКО Г. Л.

33. Радист — краснофлотец БАЗАНОВ И. В.

34. Командир отделения акустиков — старшина 2 статьи ВЕСЕЛОВ А. А.

35. Акустик — краснофлотец СМЕТАНИН А. А.

36. Командир отделения СКС — старшина 2 статьи ГЛЕБОВ А. Н.

37. Старшина группы мотористов — мичман СБОЕВ В. Д.

38. Командир отделения — старшина 2 статьи КОКОНИН Н. А.

39. Командир отделения — старшина 2 статьи ВЛАСОВ В. А.

40. Моторист — старший краснофлотец СВИСТУНОВ М. С.
41. Моторист — старший краснофлотец САЛТЫКОВ М. А.
42. Моторист — старший краснофлотец КАМЫШАНСКИЙ А. П.
43. Моторист — старший краснофлотец МАЙОРОВ В. В.
44. Моторист — краснофлотец ПИЛЬГУЙ Я. И.
45. Моторист — краснофлотец МАЦ И. К.
46. Моторист — краснофлотец БЕРЕЗКИН И. И.
47. Моторист — краснофлотец БАКЛАГ В. А.
48. Моторист — краснофлотец БЕЛИК П. Г.
49. Моторист — старшина 2 статьи ШАНДОРИН А. Н.
50. Старшина группы электриков — главстаршина СУСЛОВ Н. А.
51. Командир отделения — старшина 2 статьи СОКОЛОВ А. Г.
52. Электрик — старший краснофлотец КОНАКОВ В. П.
53. Электрик — старший краснофлотец ШЕВКУНОВ И. Ф.
54. Электрик — старший краснофлотец ГЛОБЕНКО И. П.
55. Электрик — старшина 2 статьи МОШНИКОВ И. Ф.
56. Электрик — краснофлотец САЛЕНКО И. И.
57. Электрик — краснофлотец БЛАГОВ О. И.
58. Электрик — краснофлотец ВОРОНОВ Н. П.
59. Старшина группы трюмных — главстаршина КАРАСЕВ М. Н.
60. Командир отделения — старшина 2 статьи КУФАЕВ В. А.
61. Трюмный — старший краснофлотец ГРИГОРЬЕВ А. Г.
62. Трюмный — старший краснофлотец ХАРИТОНОВ Б. И.
65. Трюмный — старший краснофлотец УСТЕНКО М. К
64. Трюмный — краснофлотец ПАРФЕНОВ В. П.
65. Трюмный — краснофлотец ЛАЗАРЕНКО А. П.
66. Кок — старший краснофлотец ЧИСТЯКОВ М. В.
67. Строевой краснофлотец МАРМЕР М. Я.

п/п, Командир ПЛ Н. Лунин

ПРИКАЗ

командира Краснознаменной ПЛ

«К-21» 1-го ДПЛ СФ от 31 декабря 1943 г.

По личному составу.

№ 0148

Ниже сего объявляю списочную численность личного состава по состоянию на 1 января 1944 года.

1. СОЛОВЕЙ Тимофей Иванович, старшина группы рулевых, мичман, ср.сл. 1934/1939 г./10 лет, член ВКП(б), крестьянин, образование 7 классов.

2. ФОКЕЕВ Иван Алексеевич, командир отделения рулевых, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 9 классов.

3. ПОГОРЕЛОВ Петр Антонович, старший рулевой, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

4. АШУРКО Григорий Федорович, старший рулевой, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

5. РОСТОВЦЕВ Николай Николаевич, рулевой, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВЛКСМ, рабочий, 8 классов.

6. ПАНФИЛОВ Михаил Николаевич, рулевой, краснофлотец, ср.сп. 1942 г., беспартийный, рабочий, 6 классов.

7. ЕГОРОВ Владимир Иванович, ученик рулевого, краснофлотец, ср.сл, 1943 г., член ВЛКСМ, учащийся, 9 классов.

8. МУХИН Николай Павлович, командир отделения штурманских электриков, главстаршина, ср.сл. 1936/1939/10 лет, член ВКП(б), колхозник, 8 классов.

9. ЛЕГКИЙ Михаил Григорьевич, штурманский электрик, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 10 классов.

10. КУЗНЕЦОВ Александр Петрович, штурманский электрик, краснофлотец, ср.сл. 1941 г., служащий, кандидат ВКП(б), 10 классов.

11. СЕМЕНОВЫХ Сергей Васильевич, ученик штурманского электрика, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., рабочий, 9 классов.

12. СОРОКИН Георгий Федорович, старшина группы комендоров, главстаршина, ср.сл. 1935/1939/10 лет, кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

13. СИДОРОВ Борис Семенович, командир отделения комендоров, старшина 2 статьи, ср.сл. 1938 г., член ВКП(б), колхозник, 6 классов.

14. КУДРЯШОВ Федор Фомич, командир отделения комендоров, главстаршина, ср.сл. 1936/1939/3 г., член ВКП(б), колхозник, 5 классов.

15. ШОРНИКОВ Павел Иванович, старший комендор, старший краснофлотец, ср.сл. 1940 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

16. ЧАЛЫШЕВ Федор Петрович, старший комендор, старший краснофлотец, ср.сл. 1940 г., кандидат ВКП(б), учащийся, 10 классов.

17. ГРЕБЕННИКОВ Петр Иванович, старшина группы торпедистов, мичман, ср.сл. 1934/1939/10 лет, член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

18. ФАДЕЕВ Николай Васильевич, командир отделения торпедистов, старшина 2 статьи, ср.сл. 1937 г., член ВКП(б), рабочий, 5 классов.

19. ЖУКОВ Иван Михайлович, старший торпедист, старший краснофлотец, ср.сл. 1938 г., член ВКП(б), рабочий 7 классов

20. БОЙЧУК Александр Семенович, старший торпедист, старшина 2 статьи, ср.сл. 1938 г., член ВКП(б), рабочий, 8 классов.

21. АКУЛОВ Матвей Кузьмич, торпедист, краснофлотец, ср.сл. 1939г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

22. ПЕТРАГО Болеслав Игнатьевич, торпедист, краснофлотец, ср.сл. 1940 г., беспартийный, рабочий, 6 классов.

23. ВОВК Григорий Тимофеевич, старший минер, старший краснофлотец, ср.сл. 1937 г., член ВКП(б), 8 классов.

24. ГОРБУНОВ Павел Сергеевич, старшина группы радистов, мичман, ср.сл. 1937 г., беспартийный, служащий, 8 классов.

25. ИЛЬЯШЕНКО Гавриил Лукич, командир отделения радистов, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), 10 классов.

26. БАЗАНОВ Иван Васильевич, радист, краснофлотец, ср.сл. 1940 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

27. ВЕСЕЛОВ Алексей Александрович, командир отделения акустиков, старшина 2 статьи, ср.сл. 1937 г., беспартийный, рабочий, 8 классов.

28. СМЕТАНИН Александр Александрович, акустик, краснофлотец, ср.сп. 1941 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 6 классов.

29. НИКОЛАЕВ Михаил Степанович, ученик акустика, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., чл.ВЛКСМ, учащийся, образование 9 классов.

30. ГЛЕБОВ Александр Нилович, командир отделения СКС, старшина 2 статьи, ср.сл. 1940 г., член ВКП(б), служащий, 6 классов.

31. КОКОНИН Николай Алексеевич, старшина группы мотористов, старшина 2 статьи, ср.сл. 1937 г., беспартийный, рабочий, 7 классов.

32. СВИСТУНОВ Михаил Сергеевич, командир отделения мотористов, старшина 2 статьи, ср.сл. 1938 г., беспартийный,

рабочий, 7 классов.

33. ВЛАСОВ Виктор Алексеевич, командир отделения мотористов, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

34. ШАНДОРИН Анатолий Николаевич, старший моторист, старшина 2 статьи, ср.сл. 1937 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

35. КАМЫШАНСКИЙ Александр Петрович, старший моторист, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 6 классов.

36. САЛТЫКОВ Михаил Андреевич, старший моторист, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВЛКСМ, рабочий, 7 классов.

37. МАЙОРОВ Виталий Владимирович, старший моторист, старший краснофлотец, ср.сл. 1938 г., член ВКП(б), рабочий, 8 классов.

38. БОРИСОВ Леонид Гаврилович, моторист, старший краснофлотец, ср. сл. 1940 г., кандидат ВКП(б), служащий, 7 классов.

39. ПИЛЬГУЙ Яков Иванович, моторист, краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

40. БЕЛИК Петр Григорьевич, моторист, краснофлотец, ср.сл. 1939 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

41. БАКЛАГ Василий Андреевич, моторист, краснофлотец, ср.сл. 1941 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

42. КАЗАКОВ Анатолий Федорович, моторист, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., беспартийный, рабочий, 5 классов.

43. ЛАЛАЕВ Григорий Николаевич, моторист, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., член ВЛКСМ, рабочий, 7 классов.

44. БАРЬКАЕВ Виктор Никифорович, ученик моториста, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., член ВЛКСМ, рабочий, 6 классов.

45. ИВАНЧЕНКОВ Николай Александрович, ученик моториста, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., член ВЛКСМ, рабочий, 7 классов.

46. СУСЛОВ Николай Егорович, старшина группы электриков, главстаршина, ср.сл. 1938 г., член ВКП(б), служащий, 7 классов.

47. ГЛОБЕНКО Иван Павлович, командир отделения электриков, старшина 2 статьи, ср.сл. 1940 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

48. ШЕВКУНОВ Иван Федорович, старший электрик, старший краснофлотец, ср.сл. 1940 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

49. КОНАКОВ Владимир Парфенович, старший электрик, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВКП(б), рабочий, 7 классов.

50. СОКОЛОВ Евгений Григорьевич, старший электрик, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., беспартийный, рабочий, 7 классов.

51. БЛАГОВ Олег Иванович, электрик, краснофлотец, ср.сл. 1941 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 6 классов.

52. МОШНИКОВ Иван Федорович, электрик, старшина 2 статьи, ср.сл. — запас, беспартийный, рабочий, 7 классов.

53. АЙРАПЕТОВ Владимир Саруханович, ученик электрика, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., член ВЛКСМ, учащийся, 7 классов.

54. КАРАСЕВ Матвей Николаевич, старшина группы трюмных, главстаршина, ср.сл. 1937 г., беспартийный, рабочий, 7 классов.

55. ПАРФЕНОВ Виктор Петрович, командир отделения трюмных, старшина 2 статьи, ср.сл. 1939 г., член ВЛКСМ, рабочий, 6 классов.

56. ХАРИТОНОВ Борис Ильич, старший трюмный, старший краснофлотец, ср.сл. 1938 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

57. ГРИГОРЬЕВ Андрей Григорьевич, старший трюмный, старший краснофлотец, ср.сл. 1939 г., кандидат ВКП(б), рабочий, 7 классов.

58. УСТЕНКО Михаил Климович, старший трюмный, старший краснофлотец, ср.сл. 1940 г., член ВКП(б), рабочий, 8 классов.

59. ЛАЗАРЕНКО Андрей Петрович, трюмный, краснофлотец, ср.сл. 1941 г., кандидат ВКП(б), служащий, 7 классов.

60. ВАЛЬКОВ Николай Степанович, трюмный, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., беспартийный, рабочий, 5 классов.

61. БЕДЯГИН Иван Федорович, ученик трюмного, краснофлотец, ср.сл. 1942 г., беспартийный, рабочий, 5 классов.

62.ЖДАНОВ Илья Пантелеевич, кок, краснофлотец, ср.сл. 1937 г., член ВЛКСМ, рабочий, 4 класса.

63. МАЦ Иван Кириллович, строевой, краснофлотец, ср.сл. 1939 г., член ВЛКСМ, служащий, 8 классов.

ПРИКАЗ

командира бригады ПЛ Северного флота

от 1 июня 1944 г.

№ 059

О назначении рядового и старшинского состава по новым штатам в соответствии с приказами НКВМФ № 100 от 13.02.44 г. и № 128 от 17.03.44 г.

Рулевая группа

Соловей Т. И. — подводник 1 класса; Фокеев И. А — подводник 2 класса; Погорелов П. А — подводник 3 класса; Ашурко Г. Ф. — подводник 3 класса; Панфилов М. Н. — подводник 3 класса; Егоров В. И. — ученик; Шашлов М. Н.— ученик

Штурманские электрики

Легкий М. Г. — подводник 2 класса; Семеновых С. В.— ученик

Группа комендоров

Сорокин Г. Ф. — подводник 1 класса; Кудряшов Ф. Ф.— подводник 2 класса; Шорников П. И.— подводник 3 класса; Чалышев Ф. П. — подводник 3 класса

Группа торпедистов

Гребенников П. И. — подводник 1 класса; Фадеев Н. В.— подводник 2 класса; Жуков И. М. — подводник 3 класса; Бойчук А. С. — подводник 3 класса; Петраго Б. И. — подводник 3 класса; Почерняй[35] — подводник 3 класса; Вовк Г. Т. — подводник 3 класса

Группа радистов Горбунов П. С. — подводник 1 класса; Базанов И. В. — подводник 3 класса

Группа акустиков Веселов А. А. — подводник 2 класса; Сметанин А. А. — подводник 3 класса; Николаев М.С. — подводник 3 класса

Группа мотористов

Коконин М. А. — подводник 1 класса; Свистунов М. С. — подводник 2 класса; Власов В. А. — подводник 2 класса; Камышанский А. П. — подводник 3 класса; Салтыков М. А. — подводник 3 класса; Майоров В. В. — подводник 3 класса; Борисов Л. Г. — подводник 3 класса; Пильгуй Я. И. — подводник 3 класса; Белик П. Г. — подводник 3 класса; Баклаг В. А. — подводник 3 класса; Шандорин А. Н. — подводник 3 класса; Борькаев В. Н. — ученик

СКС

Чубуков Н. Т. — СКС — подводник 2 класса

Группа электриков

Суслов Н. Е. — подводник 1 класса; Глобенко И. П. — подводник 2 класса; Шевкунов И. Ф. — подводник 3 класса; Конаков В. П. — подводник 3 класса; Соколов Е. Г. — подводник 3 класса; Благов О. И. — подводник 3 класса; Мошников И. Ф. — подводник 3 класса; Айрапетов В. С. — подводник 3 класса;

Бабошин Г. Я. — подводник 3 класса

Группа трюмных

Карасев М. Н. — подводник 1 класса; Парфенов В. П. — подводник 2 класса; Устенко М. К. — подводник 3 класса; Лазаренко А. П. — подводник 3 класса; Бедягин И. Ф. — подводник 3 класса; Жданов И. П. — кок — младш.; Коровин А. Г. — строевой матрос; Лалаев Г. Н. — моторист-ученик.

ТАКОГО ПРАЗДНИКА БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ

Неужели прошло столько лет с того незабываемого, самого счастливого дня в моей жизни?! Как быстро пролетели годы и как живы воспоминания об этом дне, подобного которому никогда не было в моей долгой жизни и уж, конечно, никогда не будет! Говорят, что радость почти всегда забывается, а горе и страдания — никогда. Ничего подобного! Все помнится — и горе, и радость. Кто воевал и кому посчастливилось пережить эту войну, никогда и ничего не забудет, пусть пройдет хоть сто лет…

Как можно забыть горе, которое постигло нашу Родину после нападения гитлеровских орд! Захват богатейшей части нашей страны, смерть воинов и гибель гражданского населения, страшная опасность закабаления народа… И первая большая радость — наши войска отогнали фашистов от Москвы. Но потом — поражение на юге, продвижение фашистов на Северный Кавказ и к Сталинграду…

Мне довелось принять участие в Сталинградской, битве с самого начала и до самого ее конца. Я был инженер-механиком дивизиона катерных тральщиков. Разве можно забыть эту битву, которой по ожесточенности и размаху не было равных в истории! Фашисты рвались к Волге, но наши войска преградили им дорогу. Отчаявшись взять город, гитлеровцы решили уничтожить его с воздуха. К этому времени в городе скопилось очень много раненых бойцов из наших войсковых группировок, сражавшихся западнее Сталинграда.

22 августа на город налетело до 300 самолетов. Город горел. Тысячи раненных, которых не успели вывезти из Сталинграда, пробирались к причалам Волги. Мы грузили раненных на наши небольшие корабли и перевозили на левый берег Волги. Погрузка шла до тех пор, пока не загорался сам корабль. Это было страшное зрелище, забыть которое нельзя!

Но после такого горя — большая радость: наши войска окружили, разгромили и уничтожили сильнейшую 300-тысячную фашистскую армию во главе с фельдмаршалом Паулюсом. Надо было видеть, как наши летчики крошили в воздухе трехмоторные «Ю-52», пытавшиеся снабдить окруженную армию боеприпасами и продовольствием! Надо было видеть огромные колонны, по две-три тысячи пленных фашистских вояк, которых гнали в тыл четверо-пятеро наших бойцов, обычно из легко раненных. После прохода такой колонны весь снег был усыпан вшами и соломой от

эрзац-валенок.

После окончания Сталинградской битвы я был переведен на Северный флот и с апреля 1943 года служил на Краснознаменной подводной лодке «К-21», которой командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Николай Александрович Лунин. Наша лодка совершила с начала войны 12 боевых походов, в которых потопила 17 вражеских кораблей и судов, поставила в прибрежных районах противника 120 мин. Мне довелось принять участие в трех боевых походах.

Боевые походы были очень тяжелыми и опасными. Враг был опытен и силен. Перед пятым боевым походом погибли в море три наши подводные лодки, но именно в этом походе Лунин атаковал и отогнал от союзного конвоя фашистский линкор «Тирпиц» и сопровождавшую его эскадру кораблей.

Перед выходом в двенадцатый поход погибли еще четыре подводные лодки. Всего на Северном флоте мы потеряли 23 лодки. Высокой ценой доставалась Победа..

Под ударами советских войск фашисты побежали из Северной Норвегии. И хотя фашистские подводные лодки еще лютовали и кусались, как змея, которой наступили на хвост, видно было, что конец войны близок

И вот День Победы, 9 мая 1945 года! Трудно описать народное ликование, безмерную радость, которые охватили все Полярное, всех военных моряков и их семьи, когда было объявлено о нашей Великой Победе над злобным и опасным врагом! Окончилась война, принесшая всем столько горя, и наступил мир, которого все так желали. Не надо больше идти в опасные походы, народ может заняться мирным трудом, мирными заботами. Нам, молодежи, можно заводить семьи, растить детей. Пожилым уже не грозит гибель сыновей и дочерей, близких людей.

День Победы стал и с тех пор остается самым великим праздником нашего народа. Никто не может отрицать или приуменьшать его значения, хотя и есть желающие сделать это.

Еще раз повторю, невозможно передать то воодушевление и радость, которые мы испытывали в те дни. После официальных митингов и речей стихийно возникали застолья, все ходили в гости и принимали у себя друзей, незнакомые люди поздравляли друг друга, обнимались и целовались, а уж о знакомых и говорить нечего…

Я получил билет на посещение офицерского клуба, но смог попасть туда только около 22 часов, в разгар праздничного вечера.

То, что там происходило, нельзя было назвать вечером

отдыха, даже праздничным. Всех охватывали чувства счастья и безмерной гордости за Победу, достигнутую столькими жертвами и потерями.

С мужчинами мне все было ясно. Но меня потрясли женщины. Их счастье и радость за то, что семьи не будут рушиться, что мужья будут живы и дети не останутся сиротами, не поддавались никакому описанию. Они одновременно и смеялись, и плакали, и пели, и опять плакали. Даже самые строгие, известные своей сдержанностью женщины не могли, да и не хотели скрывать своих чувств. Каждый вновь вошедший мужчина встречался криками «ура» и многократными поцелуями. И опять гремели песни.

Такого праздника больше не будет!

Сейчас, бывая на Северном флоте по приглашениям подводников, я обычно захожу на мою родную Краснознаменную подводную лодку «К-21» — филиал Музея Северного флота. И всегда вспоминаю День Победы, незабываемый и дорогой день, когда мы одолели страшного врага. И я горжусь тем, что наш двенадцатый боевой поход не стал последним. Наша Краснознаменная «К-21» продолжает свой бессрочный, быть может, даже вечный поход. Она идет в него сквозь время, являя всем нетленность боевых подвигов своего экипажа и его командира Николая Лунина.

Один за другим, подчиняясь неумолимым законам бытия, уходят от нас матросы, старшины, офицеры, но их боевой корабль остается для новых поколений символом и примером боевой славы, подвигов, преданности Родине, народу и флоту, знаменуя собой величие их патриотизма, самоотверженности и презрения к смерти — тех великих идей, с которыми они шли в боевые походы.

Наш корабль-мемориал напоминает всем, что Родина нуждается в защите. Он показывает всем будущим воинам, что нужно защищать Родину, не щадя живота своего, почитая защиту Отечества самым великим и святым делом каждого гражданина.

Наша «К-21» напоминает всем, что Родина, народ всегда считали военное дело самым благородным и почетным, ему служили лучшие люди, подвиги которых награждались вечной славой и были самыми высокими примерами служения Отечеству.

ВСПОМИНАЯ АЛЕКСАНДРА КАУТСКОГО

В феврале 1943 года я был назначен командиром БЧ-V лодки «М-214» (15 серии), которая достраивалась в Молотовске (теперь Северодвинск). Однако уже в конце апреля пришел приказ о моем назначении командиром группы движения на Краснознаменную «К-21», которой командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Н. Лунин. Я тут же убыл к новому месту службы. Лодка стояла на ремонте в Росте (пригород Мурманска). В конце мая ремонт был закончен, мы перешли в Полярное и начали готовиться к походу.

Я уже знал кое-кого из комсостава бригады, поскольку в 1940 году был здесь на практике после 5 курса училища и плавал на «Щ-402». Командиром на ней был Николай Гурьевич Столбов, старпомом — очень маленький и очень строгий Мамонт Лукич Мелкадзе, штурманом — Михаил Леошко, минером — Григорий Макаренков. Помнил я также командиров лодок Старикова, Фисановича, Уткина. Знал и помнил веселого и красивого лейтенанта Арванова. И, конечно, знал почти всех инженеров-механиков, которых помнил еще по училищу.

Постепенно я узнавал и знакомился с комсоставом бригады. Впрочем, выражения «узнавал» и, тем более, «знакомился» неточны. Я просто расспрашивал своих друзей и сослуживцев о тех командирах, которые были мне совсем незнакомы и с которыми мне не приходилось сталкиваться по служебной или какой-либо другой линии. Особый интерес вызывали командиры лодок, командиры дивизионов — это были особенные люди, которые нами командовали и решали успех дела, успех боевых действий лодок От них зависела судьба лодки, а значит, и наша судьба, да и в целом успех войны на море.

Молодые офицеры лодок вольно или невольно наблюдали за своими командирами, и обмен мнениями между ними был очень частым и оживленным.

Поступки, команды, ухватки, любимые словечки и выражения, внешний вид и особенности поведения обсуждались и сравнивались, критически оценивались и,

в конце концов, выливались в некое общественное (среди молодежи) мнение, которое в какой-то мере становилось частью репутации командиров.

Сейчас нет нужды и возможности подробно освещать эти мнения обо всех командирах. Особенно чутко воспринималось отношение командиров к молодым офицерам. Можно только сказать, что не все командиры, даже очень прославленные и боевые, хорошо понимали психологию молодежи, особенно в условиях тяжелой и опасной подводной войны, были, порой, чрезмерно суровы, грубоваты, насмешливы, ошибочно полагая в этом соль специфического морского воспитательного процесса. Несколько командиров старшего поколения были очень уважаемы молодежью не только за их боевой авторитет, но и за их отеческое отношение к молодежи. Такими были Герой Советского Союза И. А Колышкин, Герой Советского Союза Г. И. Щедрин, Герой Советского Союза М. И. Гаджиев, командир дивизиона «малюток» Н. И. Морозов и некоторые другие. Они относились к молодежи по-отечески, больше наставляли, учили и опекали, чем ругали, и молодежь была им благодарна и уважала, как отцов.

Но были и командиры, которых молодежь не только уважала, но и любила. И мне мои молодые друзья сразу указали на командира «Щ-402» Александра Моисеевича Каутского. Я уже упоминал, что плавал на этой лодке в 1940 году, будучи курсантом училища. Вскоре мне довелось повстречаться и поговорить со старшинами этой лодки — боцманом Николаем Добродомовым, старшиной трюмных Сергеем Кукушкиным, старшиной мотористов Виктором Михеевым. Они меня помнили еще курсантом. Разговор поневоле крутился вокруг страшного события — взрыва аккумуляторной батареи на лодке и гибели части экипажа во главе с командиром Столбовым. А затем разговор пошел и о боевой жизни лодки уже с новым командиром — А. М. Каутским.

И здесь я впервые услышал мнение старшин о нем. Из этих и других разговоров, а затем из личных встреч стало складываться и, когда мне довелось более близко познакомиться с А. М. Каутским, сложилось и мое личное мнение об этом незаурядном человеке. С течением времени мои сведения об его жизни и службе пополнялись. Мне довелось слышать мнения о нем не только старшин, моих молодых друзей, но и людей,

знавших Каутского давно и хорошо. И мне стало ясно, откуда проистекает всеобщее уважение и любовь к этому командиру.

Вся его жизнь была посвящена флоту. Он родился в 1906 году в портовом городе Херсоне. В 1928 году был призван краснофлотцем во флот, попал в школу подплава, где получил специальность мотористa. Плавал на Балтике на лодках типа «Барс», затем был переведен на строящуюся лодку «Д-3». Стал старшиной группы мотористов. 21 сентября 1933 года «Д-3» прибыла по Беломорско-Балтийскому каналу в Мурманск. В 1934 году Каутский поступил в училище им. Фрунзе, в 1938 году его окончил и был назначен на «Д-2» командиром торпедной группы и почти сразу же (через 18 дней) — командиром боевой части (БЧ-2-3). В1939 году «Д-2» ушла в Ленинград на капитальный ремонт, но Каутский остался на Севере. Он был назначен (с повышением) минером дивизиона подводных лодок типа «Щ» . Командиром дивизиона был И. А. Колышкин.

С началом войны А. М. Каутский, замещая заболевшего помощника командира подводной лодки, совершил один поход на «Д-3», в котором было потоплено 3 транспорта. В том же 1941 году он принял участие еще в трех боевых походах — на «Щ-422» (один поход) и на «Щ-401» (два похода), в которых были уничтожены 2 транспорта. За участие в этих походах и достигнутые боевые успехи А. М. Каутский награждается первым орденом Красного Знамени.

Приказом командира Бригады от 24.02.42 г. Каутский назначается помощником командира (Видяева) на «Щ-421». В боевом походе 8 апреля 1942 года лодка подорвалась на мине, потеряла ход и была торпедирована подводной лодкой «К-22» ввиду невозможности ее буксировки в базу. Команда «Щ-421» была — расформирована, а А. М. Каутского назначили командиром по оргработе штаба бригады подводных лодок.

Но в штабе он пробыл очень мало. В июне-июле 1942 года Каутский совершил 3 боевых похода на «Щ-403», участвовал в потоплении двух кораблей противника.

14 августа 1942 года произошел взрыв аккумуляторной батареи на «Щ-402», при взрыве погиб вместе с частью команды командир лодки Столбов. Лодка вернулась в базу. Ее командиром был назначен А.

М. Каутский.

Александр Моисеевич Каутский совершил на «Щ-402» шесть боевых походов, потопил 4 вражеских корабля. 25 июля 1943 года лодке было присвоено звание гвардейской. За боевые успехи Каутский был еще дважды награжден орденом Красного Знамени. Гвардии капитан 3 ранга Каутский погиб вместе с лодкой и экипажем в боевом походе от торпеды своего самолета-торпедоносца.

Его жизненный и боевой путь, даже рассматриваемый отдельно от его душевных качеств, мог бы украсить биографию любого моряка. Но в том-то и дело, что этот славный путь прошел человек, который завоевал в бригаде не только уважение и авторитет (таких уважаемых и авторитетных командиров было немало), но и всеобщую любовь.

Его любили все, кто его знал, а молодежь в особенности тянулась к нему. И в этом смысле он был необыкновенным человеком. Ведь коллектив подводников — это коллектив не слишком сентиментальных людей, занятых тяжелым и опасным ремеслом. Такое ремесло в определенной степени делало людей сдержанными, достаточно настороженными, поминутно ожидавшими каких-то опасных поворотов в окружающей обстановке, обязанных относиться к людям, особенно к подчиненным, с известным недоверием, даже иногда со скепсисом. И завоевать любовь таких людей мог только человек с необыкновенными душевными качествами. Таким человеком и был Александр Моисеевич Каутский.

Вспоминая о нем, можно не бояться «громких» фраз и ярких эпитетов. Наоборот, нужно бояться только того, что ты не сумеешь достаточно ярко и точно охарактеризовать душевное богатство этого человека, не сможешь воздать ему должное. И память о нем может угаснуть, его пример будет навсегда утерян для моряков-подводников, невозможно будет другим брать с него пример. Ведь дело здесь вовсе не в каких-то невероятных способностях (хотя он, несомненно, был очень способным человеком), а именно в его душевных качествах, о которых нужно вспомнить и показать всем.

С самого начала флотской службы его отличала глубокая преданность, любовь к флоту. На всех этапах его службы — от краснофлотца до гвардии капитана 3

ранга, командира гвардейского Краснознаменного корабля — с ним оставались старательность и ревностное добросовестное служение, привычка к ежедневной тяжелой службе, к наилучшему выполнению своего святого долга — служению Отчизне. Всегда и везде его отличала целеустремленность к наилучшему постижению законов и традиций флотской службы, глубочайшая убежденность, что флотская служба есть его единственное и наивысшее призвание и отдача флотской службе всех своих сил — была и есть святая и великая цель всей его жизни.

Пройдя смолоду все этапы флотской службы, он хорошо понимал и чувствовал всех — и краснофлотца, и старшину, и командиров. Обладая природным тактом, он умел правильно построить отношения с сослуживцами и начальниками, с подчиненными на основе неукоснительного выполнения наилучшим образом своего служебного долга и долга начальника. Его строгое отношение к подчиненным совершенно естественно сочеталось с заботой о порученном деле, о материальной части лодки и с отеческой заботой о подчиненных, особенно о молодых краснофлотцах и командирах. Все подчиненные чувствовали до глубины души его справедливое и отеческое к ним отношение и изо всех сил старались его не подвести. Поэтому для Каутского, в результате, было совершенно естественным состояние — быть всегда на лучшем счету, поэтому его быстрые продвижения по службе и досрочное присвоение воинских званий для всех были оправданными, ни у кого не вызывали чувства недоумения или зависти. Посмотрите, как ему присваивали звания: лейтенант — 17 июня 1938 года; старший лейтенант — 3 октября 1939 года (досрочно); капитан-лейтенант — 30 июля 1941 года (досрочно); капитан 3 ранга — 11 мая 1943 года.

По некоторым данным, в штабе бригады были подготовлены документы на присвоение Александру Моисеевичу Каутскому высокого звания Героя Советского Союза и досрочного присвоения воинского звания гвардии капитана 2 ранга. Но подводная лодка «Щ-402» из последнего похода не вернулась…

Но если до войны он просто был хорошо служившим краснофлотцем, старшиной, командиром, то с началом войны его ревностное отношение к службе, замечательные душевные качества проявились с особой

силой, закономерно перешли в высокой пробы патриотизм, выявились дремавшие до сих пор боевые качества. В бою — никакой показной храбрости, суеты, замечательная находчивость, особенно в трудных критических ситуациях, хладнокровие, быстрая реакция, уверенные команды и действия, умение вселить уверенность в личный состав. Он совершил 14 боевых походов, в которых было потоплено 12 кораблей и судов врага.

Поэтому все с одобрением и пониманием встречали его продвижения по службе во время войны. К каждому продвижению или повышению он всегда был добротно подготовлен предыдущей службой, необходимые нюансы и особенности новой должности он постигал с такой завидной быстротой и обстоятельностью, что через самое короткое время и начальству, и подчиненным становилось ясно — он крепко и надежно «сидит в седле», с ним не будет никаких хлопот. Он не только не нуждается в опеке, но и сам может научить воевать и побеждать.

Мы, молодые офицеры бригады, относились к нему с особым чувством уважения и любви. Он действительно любил и ценил нас, совсем еще молодых людей, как человек старшего поколения, прошедший долгую службу, понимавший трудности и опасности нашего боевого ремесла подводников во время войны. Он видел, как жестокая война с врагом уносит жизни совсем еще молодых людей, и очень переживал за нас. И вместе с тем мы чувствовали, что он относится к нам как к своим боевым товарищам, уважает нас за нашу боевую службу.

Александр Моисеевич Каутский был в высшей степени благородным человеком в самом лучшем понятии этого слова. Полная отрешенность от каких бы то ни было карьеристских или корыстолюбивых замашек. Правдивость и справедливость в каждом поступке. Преданность Родине, народу и флоту. Таким он и сохранится в сердцах тех, кто его знал. Нелепая трагическая случайность оборвала жизнь замечательного человека. Он бы еще послужил флоту и, может быть, прославил бы флот еще больше. Два его сына также стали подводниками и служили во флоте.

ТОСТ ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО

Этот тост я впервые услышал на торжествах в День Военно-Морского Флота в 1943 году. Контр-адмирал, Герой Советского Союза, командир бригады подводных лодок Северного флота И. А. Колышкин зачитал текст тоста, с которым обратился И. В. Сталин на приеме в Кремле 1 мая 1935 года к командирам соединений и частей — участникам парада.

И. В. Сталин провозгласил тост за здоровье (отдав тем самым особое предпочтение подводникам):

— бесстрашных подводников;

— метких артиллеристов;

— отважных танкистов;

— мужественных летчиков и бомбардировщиков;

— скромных отважных кавалеристов;

— смелых закрепляющих победу пехотинцев, служащих делу Трудового народа!

С той поры на всех торжественных встречах подводников, на которых мне доводится участвовать, я стараюсь огласить текст этого тоста как знак уважения Великого вождя к нашей профессии.

«ТАРАНЬКА»

Подводная лодка «К-21» готова к боевому походу. Торпеды — в аппаратах и на стеллажах, мины — в минно-балластной цистерне, снаряды — в погребах и кранцах, принято топливо, масло. Старпом Арванов еще и еще раз всё проверяет для доклада командиру, но командира пока нет — он в штабе.

Вчера мы перешли из Полярного в Оленью губу, проверили лодку «на вакуум», удифферентовались, и командир на катере ушел в Полярное — в штаб. Нам известно, что выход назначен на сегодня, 13 августа, в 21 час.

Около 20 часов вернулся катер с командиром. Арванов докладывает о готовности лодки к походу.

Однако Лунин, выслушав доклад, почему-то задумывается и внезапно задает вопрос: «А тараньку дали?!» «Нет, товарищ командир, тараньку не дали!»— смущенно отвечает старпом. Действительно, береговая база выдала положенное продовольствие, даже бочку кислой капусты какого-то фиолетового цвета опустили в центральный пост через снятый минно-погрузочный люк, но четырех заявленных мешков тараньки база не дала.

Лунин снова задумывается, а затем говорит Арванову: «Старпом, подготовьте и передайте семафор: "Командиру бригады. Береговая база недодала продуктов. Прошу Ваших указаний о доставке недостающих продуктов. Командир"».

Вахтенный сигнальщик тут же вызывает ратьером пост СНИС в Оленьей губе, и семафор уходит адресату,

Лунин спускается с мостика вниз в лодку и проходит по отсекам, а народ, мигом узнавший о содержании посланного семафора, глядит на командира с любопытством и старается угадать, зачем он дал такой семафор.

Ведь всем известно, что Лунин никогда просто так ничего не делает. И некоторые его поступки и действия сначала удивляют окружающих, а затем становится ясной целесообразность и дальновидность Лунина.

Но в данном случае — таранька! К чему бы это?! Ломали себе голову подводники. Конечно, таранька в море — исключительно популярная закуска, но не к выпивке, которой не было, а, скажем, на скучной вахте по готовности 2 на малом ходу в подводном положении.

Таранькой также спасались те, кто страдал морской болезнью при качке в надводном положении, особенно бортовой.

С другой стороны, все одобрили тот факт, что командир

решил проучить береговую базу, особенно ее продовольственников, которые, порой, слабо разворачивались по обеспечению лодок свежими продуктами.

Конечно, кормили нас очень сытно, по военному времени даже обильно, но все было в консервированном, сушеном, мороженом или соленом виде. И порой, все эти «виды» так надоедали, что кусок в горло не лез! Естественно, мы знали о бедственном положении страны, понимали нужду людей, знали о голодных смертях в блокадном Ленинграде, и нам было стыдно за свою привередливость. Но если только в кают-компании у кого-нибудь случайно появлялась луковица или зубчик чеснока, так к нему кидалась вся кают-компания, выпрашивая дольку лука или «просто потереть чесноком корочку хлеба».

Семафор ушел, а ответа пока не поступало, — командир еще раз обходил лодку вместе со старпомом, подмечая те мелкие недостатки и упущения, которые ускользнули от глаз старпома, командиров БЧ и отсеков.

Напряженное ожидание охватило всех.

Появление семафора в бригаде вызвало целый переполох. Об этом мне рассказал флаг-связист бригады капитан-лейтенант Иван Болонкин. В этот день он был оперативным дежурным на КП БПЛ и первым ознакомился с текстом семафора. Естественно, зная, что лодка готова к выходу и находится в Оленьей губе, он ждал доклада поста СНИС о выходе лодки в Кольский залив. Прочтя текст, не поверил своим глазам: как могло случиться, что лодка, готовая к выходу, осталась без продуктов?! Позвонив на пост СНИС, дежурный приказал еще раз зачитать ему текст семафора.

Спросил, нет ли еще каких-нибудь сообщений с лодки, что с ней? Командир поста доложил, что лодка стоит на якоре, больше никаких сообщений с нее не было.

И. Болонкин понял, что запрашивать лодку о недостающих продуктах резону нет, не его это дело, зато нужно доложить об этом семафоре комбригу, и как можно скорее. Ведь выход лодки запланирован, и любая задержка с выходом должна быть известна командующему флотом. Он снял трубку прямого телефона и доложил о семафоре командиру бригады Герою Советского Союза контр-адмиралу Ивану Александровичу Колышкину.

Комбриг Колышкин, спокойный, хладнокровный и уравновешенный человек, много повидавший и покомандовавший людьми на своем веку, все же не мог скрыть своего удивления. Он также спросил Болонкина, где лодка, что с ней, попросил еще раз прочитать текст семафора и только после этого скомандовал: «Вызовите на КП с необходимыми документами командира

береговой базы Морденко и начпрода. Больше никому и ничего не сообщайте, поскольку командир первого дивизиона в море».

Командир бербазы и начпрод примчались запыхавшись на КП через час и накинулись с расспросами на Болонкина. Но тот ничего им не сказал, только спросил, взяли ли они с собой документы об обеспечении продовольствием «К-21» на поход. Оба интенданта сидели, разглядывая документы, и с тревогой ожидали появления комбрига.

Распахнулась дверь, вошел Колышкин. Он быстро прошел мимо вскочивших Морденко и начпрода, сказав только: Подождите…» — и зашел на командный пункт, где его встретил Болонкин. Выслушав доклад оперативного дежурного по обстановке, он еще раз уточнил о лодке, пожал плечами и вышел в комнату, где его ждали командир береговой базы и начпрод. Строго посмотрев на них, он сказал:

— Доложите, как вы обеспечили продовольствием «К-21» перед выходом?

— Товарищ контр-адмирал, лодка получила все положенное ей продовольствие. Вот расписки доктора лодки в получении продовольствия! — поспешно доложил командир базы.

— Тогда доложите по позициям ведомости и накладным о получении продовольствия! — сказал Колышкин.

Бумаги были у начпрода, и он их начал читать, торопясь и захлебываясь от волнения. Ведь нечасто приходится отвечать на прямые вопросы командира бригады.

— Не спешите! — сердито прервал Колышкин. Морденко выхватил накладные из рук начпрода и начал их читать медленно и даже как-то торжественно, показывая каждый раз подписи в получении продовольствия по зачитанной накладной. Колышкин внимательно слушал, не перебивая. Когда Морденко закончил читать, Колышкин задумался. Морденко и начпрод сидели с удовлетворенным видом и ждали его реакции. Внезапно Колышкин скомандовал начпроду: «А ну-ка, прочитайте еще раз ведомость с начала и до конца!» Начпрод, уже неспеша, еще раз прочитал всю ведомость, и Колышкин, повернувшись к Морденко, задумчиво сказал:

— А ты знаешь, Григорий Петрович, у меня почему-то такое чувство, что в ведомости чего-то не хватает.

Колышкин и Григорий Петрович Морденко прибыли на Север давно и служили на одной лодке, дружили, но затем Морденко заболел и был вынужден перейти на береговую службу. Он остался в подплаве и был назначен командиром береговой базы. Иногда сослуживцы позволяли себе такое товарищеское обращение.

— Да что ты говоришь, Иван Александрович, ведь им дали все, что положено, ты сам видишь! — энергично возразил Морденко.

Но тут, на свою беду, в беседу начальников встрял начпрод:

— Григорий Петрович! Вы же дали команду им не отпускать тараньку!

— Вот! — торжествующе сказал Колышкин. — Как же это в море без тараньки?! Недаром я что-то не то чувствовал, слушая перечень. Ну а теперь скажи, чего ради ты им не дал тараньку? Знаешь ли ты, к чему это привело?

— Ну, правильно, — сказал Морденко, — я дал команду временно никому тараньки не давать. Ее давно уже не завозят. Скоро сезон начнется, и тараньку завезут. А сейчас на складе есть небольшой резерв на какой-нибудь экстренный случай. Неужели Лунин без тараньки воевать не может?!

— Ты, Морденко, эти разговоры прекрати, — строго сказал Колышкин, — не тебе учить Лунина воевать. А он требует то, что ему положено, и он полностью прав. И непонятно, почему я, командир бригады, не знаю, что у нас не хватает продуктов, а ты самовольно отправляешь лодки в боевой поход с нехваткой. Откуда у тебя столько прав? Не много ли ты на себя берешь? Не придется ли тебе за это ответить? Ты вот о чем подумай!

— Виноват, товарищ комбриг! — ответил сразу присмиревший Морденко, — больше такого не случится!

— Ну а раз виноват, то и исправляй свою вину, бери катер и отправляй тараньку в Оленью губу. Все, сколько положено, и ни на одну рыбину меньше. По исполнении доложишь. А я здесь подожду. Счастье твое, что сейчас по приказу комфлота я сам отправляю лодки в море и отзываю их. А то бы и мне, а тебе так и вдвойне, попало бы от командующего! А сейчас иди и выполняй приказание.

Виновники состоявшегося разговора покинули КП.

Тем временем напряженное ожидание на лодке продолжалось. Команда успела поужинать, сделали приборку, и Лунин, внешне совершенно спокойный, созвал в кают-компании совещание комсостава. На этом совещании он объяснил задачу похода, замысел ее решения, а затем приказал еще раз проверить готовность лодки к походу и доложить.

Где-то после 23 часов с мостика сообщили о приближении бригадного катера. На мостик поднялись старпом и боцман. Катер ошвартовался к борту лодки, и мичман из продчасти доложил о доставке четырех мешков тараньки.

Старпом спустился вниз для доклада Лунину, а доктор поднялся на мостик, расписался в накладной и тоже ушел вниз.

На мостике остался боцман Тимофей Соловей и два краснофлотца, принимавшие с катера мешки с таранькой.

На свою беду мичман из продчасти высказался о том, что команда могла бы прожить месяцок и без тараньи. И тут же получил отповедь от боцмана.

— Ишь ты, рассуждает! Ты давай, что положено, а то норовите побольше зажать! Знаем мы вашего брата. Заелись у себя в продскладах, наели морду на дармовых заграничных харчах. Все норовите объегорить, каждый раз, как сахарный песок привозят— обязательно сырой воды туда для веса плескаете. Моря, небось, и не нюхал, так мы можем тебе устроить. Вот загребем тебя, засадим в отсек, покачаешься в походе, так один все четыре мешка тараньки слопаешь! А то рассуждает! Давай отчаливай отсюда, пока цел!

Мичман из продсклада, напуганный таким взрывом гнева боцмана, зажал подписанную доктором накладную, спрыгнул в катер и поскорей юркнул в каюту. Катер ушел в Полярное,

Ожидание кончилось. Прозвучала команда: «Корабль к походу приготовить». Для порядка еще раз проверили лодку «на вакуум». Заработал дизель на прогрев. Все пошло заведенным порядком. Командир поднялся на мостик, загремела якорь-цепь. Лодка медленно пошла к выходу из Оленьей губы. Штурман записал время — 00.04 14-го числа.

Пост СНИС доложил оперативному дежурному БПЛ о начале движения лодки. Болонкин доложил об этом Колышкину, который все еще находился на КП. глянув на часы, он произнес

— Вот теперь мне все стало ясно. Лунин не хотел выходить в море 13-го числа. Ради этого и потребовал «недостающие продукты». Дождался «продуктов» и вышел в поход 14-го. Лодка у него быстроходная, на позицию он прибудет вовремя. Все рассчитал. И к нему не придерешься ни с какой стороны. Ну, дай бог ему успеха. Он молодец, когда еще пришел ко мне в дивизион, то сразу понравился. Учился хорошо и плавал, дай бог каждому. С такой морской практикой ему ничего не страшно. Рассудителен и в то же время смел. Да и удачлив. Будем ждать его с победой.

Поход получился очень тяжелым. При погружении на глубину не выдержала давления прочная труба приема воздуха к дизелям. Нарушилась дифферентовка, и личному составу стало трудно управлять лодкой в подводном положении. Несмотря на это, боевые задачи экипаж выполнил. Было поставлено активное минное заграждение у берега противника, а торпедами уничтожены два сторожевых корабля и минный заградитель.

Лодка вернулась в базу. Ее встречали на пирсе командующий

СФ вице-адмирал Головко, другое начальство и, конечно, комбриг. Когда кончились официальные церемонии и доклады, Колышкин улучил момент и с ехидцей спросил Лунина:

— Ну как, командир, тараньки хватило на поход?

— Последние рыбины доедали после входа в Кольский залив, товарищ командир бригады, — с хитрой улыбкой ответил Лунин.

«ПРОЩАЙТЕ, СКАЛИСТЫЕ ГОРЫ…»

Мама! Ваш сын прекрасно болен
У него пожар сердца!
В. Маяковский «Облако в штанах»

Штурмана подводной лодки лейтенанта Жору Цветкова с утра командировали из Росты в Мурманск, в Тыл флота с заданием — добиться срочного ремонта перископа. Лодка уже заканчивала ремонт, надо было уходить в Полярное, когда при опробовании перископа внезапно оборвался трос и перископ упал вниз на «седло». Жора чувствовал свою вину, командир сурово сказал ему: «Кровь из носу, но добейтесь срочного ремонтами

Жора утром попутной машиной добрался до Мурманска, зашел в Тыл и ему повезло — он быстро был принят в нужном кабинете и нужным начальником. Тот оценил обстановку, вспомнил командира лодки, с которым вместе учился в Училище, и пообещал прислать мастеров с завтрашнего утра.

Обрадованный Жора тут же из кабинета дозвонился до базы, доложил командиру о достигнутых успехах и заодно, развивая успех, попросил разрешения побыть в Мурманске до вечера. Командир поворчал, но затем сказал: «Ладно, гуляйте до 24 часов, но чтобы завтра к утру все было подготовлено для ремонта». Жора гаркнул радостно: «Есть, все будет в порядке, товарищ командир!»— и выбежал из кабинета.

Очутившись на проспекте Сталина, он почувствовал голод и начал соображать, где бы перекусить. И вдруг вспомнил: вчера старпом рассказывал о том, что в ресторане междурейсовой гостиницы орденоносцам дают обед, только без хлеба. С гордостью погладив свой первый боевой орден Отечественной войны II степени — за боевой успех лодки в последнем походе, Жора бодро зашагал в междурейсовую гостиницу, Хоть хлеба и не было, обед вышел довольно-таки сытным, и Жора начал строить планы на дальнейшее. В офицерский клуб (или «Капернаум») идти рано, да и билета туда нет.

Мелькнула мысль пойти к девице Ляльке, с которой он познакомился и даже потанцевал в прошлый раз в «Капернауме», и она приглашала его заходить. Но он вспомнил, как он ее проводил до дому и на протяжении не более километра с ней поздоровались не менее десяти каких-то подозрительных типов. Так что Лялька отпадала.

Жора прошелся по проспекту Сталина, в задумчивости чуть не прозевал поприветствовать адмирала, который на него строго посмотрел, и тут его осенило — кино! Надо сходить в кино, посмотреть новую английскую картину — «Леди Гамильтон», которую очень хвалили в кают-компании ребята, вернувшиеся из Мурманска. А после кино можно попробовать попасть в «Капернаум» на танцы.

Решение было принято, и Жора начал действовать. Подойдя к кинотеатру, он обнаружил, что очередной сеанс начинается буквально через 2-3 минуты. Народу в кассе не было, только перед самым окошечком рылся в карманах какой-то парнишка, по виду ремесленник, в ватных брюках и ватной кацавейке. Жора подождал минутку, а затем сказал: «Давай быстрее, шкет!» «Шкет» промолчал, зато кассирша, увидев Жору, крикнула с какой-то непонятной ухмылкой в окошечко: «Товарищ лейтенант, давайте деньги на два билета, а потом в зале рассчитаетесь!» «Дело!» — обрадовался Жора и, взяв билеты, сказал парнишке: «Давай, шкет, за мной!» — И пошел в зал. Парнишка тихо сел рядышком, но Жора уже смотрел киножурнал. Эпическая картина разгрома нашими войсками сильнейшей немецкой армии под Сталинградом переполнила сердце Жоры, мужчины и воина, радостью и восторгом… Вот как надо их бить! Но журнал кончился, в зале зажегся свет, начали рассаживаться по местам опоздавшие, и тогда Жора внезапно услышал рядом с собой тоненький голосок: «Пожалуйста, возьмите деньги!» Только тут Жора вспомнил, что рядом с ним сидит его «должник», повернулся к нему и… обомлел. Рядом с ним сидела молодая девушка, почти девочка, с нежным румянцем смущения на щечках. Она сняла шапку и белокурые коротко подстриженные волосы красиво обрамляли ее круглое личико с темными глазами и курносым носиком.

«Батюшки, — подумал Жора. — Вот так фунт с походом! А я ее все "шкет", да "шкет"! Нечего сказать, отличился… Как же это я не разглядел девчонку?! Надо извиниться!»

Он неловко взял из ее руки деньги и начал извиняться. Но девушка робко сказала: «Я так одета»

Тут, к счастью, началось кино. На экране разворачивалась история любви гордого и надменного аристократа, прославленного адмирала лорда Нельсона и простолюдинки Эммы с авантюрной судьбой, прошедшей необычный путь от лондонской панели до положения законной жены престарелого лорда Гамильтона — английского посла в Соединенном королевстве Сицилии и Сардинии на юге Апеннинского полуострова (теперешней Италии). Необыкновенная красавица с

замечательно изящной фигурой без памяти влюбилась в тщедушного, одноглазого, израненного Нельсона и сумела стать ему верной подругой и помощницей. Когда Нельсон был смертельно ранен в морском бою при Трафальгаре, Эмма Гамильтон была сломлена, не вынесла такой потери и быстро спилась.

Роль Эммы Гамильтон исполняла одна из лучших, если не самая лучшая актриса английского кино Вивьен Ли. Вместе с Лоуренсом Оливье в роли Нельсона, при блестящей режиссуре Александра Корда Вивьен Ли сыграла одну из своих лучших ролей. Зрители были потрясены силой ее любви и безмерным горем после трагической гибели любимого человека. Любовь — везде любовь, а горе — всегда горе. В один из самых трагичных моментов фильма незаметно для себя Жора и его соседка схватили друг друга за руки и уже не отпускали до конца фильма, Когда же в зале зажегся свет, то они смущенно глянули друг на друга и руки их разжались…

Они вышли из кино, и Жора понял, что ему уже не хочется «прорываться» в «Капернаум», и тем более встретить там девицу Ляльку. Надо было также загладить перед «шкетом» допущенную бестактность. Времени на раздумья не было, и Жора, даже как-то неожиданно для себя, спросил:

«Куда вас проводить, девушка?» Девушка смутилась и ответила, что провожать ее не надо — она живет очень далеко. «Ну, а все-таки?» — нажимал Жора. И вдруг он услышал робкое: «Я живу в Росте, товарищ лейтенант, это очень далеко отсюда. В Мурманск я попала случайно, по работе».

«Вот это здорово! — вскричал Жора. — Я ведь тоже живу в Росте на базе подплава! Так что берем ноги в руки и домой!»

Идти зимой пешком из Мурманска в Росту — удовольствие небольшое: холод, резкий ветер, темень. Но Жоре с девушкой все это было нипочем. Сразу после выхода из города Жора обратился к спутнице: «А что это мы так официально обращаемся друг к другу: "девушка", "товарищ лейтенант". Что, у нас имен нету, что ли? Давайте познакомимся?»

— Меня зовут Фрося, Ефросинья.

— А меня — Жора, Георгий. Правда, мама зовет меня Герой, но ребята на лодке возражают. Говорят, что Гера — это сокращенно от Герасима. А почему вы, Фрося, все время на руки дуете?

— Я забыла на работе рукавицы, руки немного мерзнут.

— Ну, этому горю мы враз поможем. У меня руки никогда не мерзнут, а перчатки с собой.

Жора сунул руку в карман канадки и вдруг нащупал там,

кроме перчаток, еще какой-то пакет. В пакете оказалось два бутерброда с колбасой и два — с тресковой печенью!

— Ура! — заорал Жора, изрядно перепутав Фросю,— Не имей сто рублей, а имей сто друзей! Друзья знали, что я еду в Мурманск и подсунули мне на всякий случай еды! А я все думаю, что мне сейчас хочется? Оказывается, закусить!

Действительно, на аппетит Жоре жаловаться никогда не приходилось. Но он сообразил, что Фрося, наверняка, не обедала и есть хочет больше него.

— Сначала согреем руки, а затем перекусим, — заявил Жора, вынул перчатки и отдал их Фросе.

Немного подождав, он протянул Фросе два бутерброда, остальные положил один на другой и сразу откусил чуть ли не половину. Фрося таких подвигов совершить не могла, но бутерброды тоже исчезли довольно-таки быстро.

Идти стало веселей, ребята пошли быстрее, разговор пошел откровеннее. Жора рассказал ей, что его отец— механик МТС — на фронте, водителем танка, известий о нем давно не было; мать работает учительницей русского языка и литературы, любит петь и научила петь сына. Собирает по окрестным селам малоизвестные и неизвестные песни, припевки. Отец хорошо играет на гармони и приохотил к ней Жору. Но сейчас гармони у него нет, иногда берет гармонь у одного моториста на соседней лодке и тогда немного играет и даже поет.

Фрося рассказала, что она родом из рыбацкого поселка на берегу Белого моря. Отец незадолго до войны ушел в море и не вернулся. В поселке работы не было, и мать с Фросей и братиком Петрунькой переехала в Мурманск к старшей сестре, но та вскоре умерла, а за ней через полгода умерла и сама мать.

Сейчас Петрунька учится в первом классе, а Фрося работает на заводе маляршей. Петрунька учится хорошо и мальчик послушный, не балуется. За ним присматривают все, кто может, из живущих в общежитии стариков и старушек Конечно, тяжеловато, но Фрося надеется, что война скоро кончится и жить будет легче. Надеются на это и все девушки-малярши ее участка. Работать иногда трудно, особенно в зимний холод и на ветру. А Жору она видела издалека, когда в доке красили соседний корабль. Правда, в кино она его не сразу узнала.

Жора рассказал Фросе о том, что в последнем походе они утопили вражеский корабль и их наградили орденами и медалями. Командир лодки замечательный моряк, очень храбрый, но и строгий. Не любит разгильдяев и драит их до полного исправления. Иногда попадало и Жоре, особенно вначале, когда он только пришел на лодку из Училища и еще не

освоился со своими обязанностями. Но сейчас все нормально и его даже наградили за боевой поход орденом Отечественной войны II степени.

За таким приятным разговором ребята незаметно для себя отмахали все шесть километров от Мурманска до Росты. «А ведь я примерно знаю, где ваше общежитие, оно почти у дороги на Ваенгу», — сказал Жора.

— Наверно, провожали кого-нибудь из наших девушек.

— Провожать-то провожал, да только не я, а один из моих краснофлотцев, — возразил Жора, — потом я его драил за опоздание. Вот он мне и сказал, где был да почему опоздал…

— Ну, если так…

— Давайте, я провожу вас до общежития, — сказал Жора, — время у меня еще есть.

— Пожалуйста. Будете точно знать, где был ваш опоздавший краснофлотец…

До, общежития они дошли быстро, оба молчали, Жора про себя думал: как быть? Если забежать к себе на базу, взять чего-нибудь из офицерского дополнительного пайка, то командир или старпом могут застопорить и послать на лодку готовить перископ к ремонту. Хотя до 24 часов он и отпущен, а все-таки… А с другой стороны, если Фрося пригласит к себе и, чего не дай боже, вздумает чем-нибудь угощать? Жора совершенно точно знал, какие «хлеба» сейчас могут быть у гражданских.

Где бы его ни приглашали в гости гражданские, кусок в горло у него не лез, все время думал, что его угощают последним, отнятым у себя. И это было, в общем, сильно похоже на правду.

Пока Жора обдумывал эту проблему, они с Фросей подошли к длинному одноэтажному зданию общежития. Фрося повернулась к Жоре и тихо сказала:

— Спасибо за то, что вы меня проводили и угостили…

— Вам, Фрося, тоже спасибо за компанию. С вами было очень весело возвращаться в Росту. Может быть, мы еще сходим с вами как-нибудь в кино?

— Не знаю, смогу ли я пойти.

— А почему не сможете? Ведь мы уже с вами были в кино?

— Это другое дело…, — тихо сказала Фрося.

— Ну, ладно, когда будет у меня свободный вечер, вы не будете возражать, если я загляну к вам и приглашу вас куда-нибудь?

— Хорошо…, — еще тише сказала она.

— Куда же мне идти, в какую дверь стучаться, — с улыбкой спросил Жора. — Не могу же я стучаться подряд во все двери и спрашивать, где тут Фрося?

— Мы живем в 17 номере…, — совсем тихо сказала она и скользнула в дверь общежития.

В раздумье Жора добрался до базы и, забрав с собой старшину группы и краснофлотца, отправился на лодку готовиться к ремонту перископа. К концу следующего дня перископ был в исправности, лодку вывели из дока и начали готовиться к уходу в Полярное. Двое суток незаметно пролетели в суете и только к вечеру Жора понял, что его гнетет. Он хотел повидать Фросю. Даже сам удивился, насколько сильно его желание.

Слава богу, его часть была полностью готова к отходу и он пошел к старпому.

— Николай Игнатьевич, можно мне отлучиться с базы на часик-полтора?

— Это еще куда?

— По личному вопросу, Николай Игнатьевич!

— А отход?

— У меня все готово, я уже доложил!

— Смотри, Георгий, если подведешь…

— Не подведу, Николай Игнатьевич!

— А куда собрался-то? Небось, сердечное дело?

— Тут рядом, в Росте…

— Ну иди, но не задерживайся. Так и быть, у тебя есть два часа.

— Спасибо, Николай Игнатьевич!

Жора пулей вылетел из помещения базы и в рекордное время достиг общежития. Несмотря на почти полную темноту в коридоре, он молодыми зоркими глазами разглядел на одной из дверей № 17 и постучался. Ему ответил старушечий голос «Заходи, заходи, у нас не заперто».

В комнате у стола сидела старушка и мальчуган. Жора догадался, что это и был Петрунька. Старушка кормила Петруньку кашкой с небольшим кусочком хлеба и совсем крошечным кусочком трески. Рядом стояла кружка с кипятком. Заварки не было, как и сахарницы.

— Здравствуйте, бабушка,— поздоровался Жора, — а где же Фрося?

— Фрося скоро подойдет, она еще на работе… А ты что же это, — помолчав, вдруг сказала старушка, — обещался, а сам не идешь? Она ведь тебя ждет!

— Как это ждет, бабушка! Откуда это видно?!

— А это тебе не видно, Ты еще молодой да глупый… А я так вижу — приходит она вечером домой, молчит и все на ходики глядит — осталось ли еще время, когда ты можешь прийти…

«Действительно, дурак я дураком! — с горечью подумал Жора. — Ведь мог бы в конце концов выкроить время и забежать к ней».

— Да ведь я, бабушка, звал ее пойти в кино; так она не захотела, — пытался оправдаться Жора.

— И опять же ты выходишь глупый, — сказала вредная бабка, — посмотри на себя, какой ты нарядный — в форме, с золотыми погонами и пуговицами, да еще при крестах. А у нее? Из старого платья она выросла, материны платья и пальто ей велики, свое пальто она отдала Петруньке в школу бегать! Ты весь в золоте, а она в стеганых портках! Что же, по-твоему, ей не совестно?! Раскинь умом-то! Не хочет она тебя-то позорить!

И опять защемило сердце у Жоры, да так, что он сам диву дался! С чего бы это такая чувствительность? Но в этот момент хлопнула дверь и вошла Фрося.

Бабка тут же засуетилась, подхватила кружку с кипятком и скомандовала Петруньке:

— Пошли, касатик, ко мне чай пить. У меня есть для тебя кусочек сахару, и я расскажу потом новую сказку.

Петрунька, услыхав о сахаре и новой сказке, мигом шмыгнул в дверь, а за ним поспешно вышла и сама бабка…

Фрося ничего не сказала, но ее взгляд сказал ему больше, чем сто пламенных речей. Наконец-то она дождалась — он пришел! И Жора все и сразу понял…

Она ничего не говорила, только слушала сбивчивые слова, рвавшиеся из самого сердца лейтенанта Жоры. Он и сам не очень хорошо понимал, что он говорит, но он видел, что сердце ее раскрылось для него и оба их сердца бьются вместе, как одно большое, и разлучить, разделить эти сердца уже невозможно.

Пролетел час как одно мгновение. Жоре надо было уходить. Он сказал Фросе:

— Как только вернусь с похода, мы поженимся. А сейчас я тебе достану денег, купи себе платье и пальто. И не отказывай мне в этом, я тебя очень прошу. Ты моя невеста, и я обязан о тебе заботиться. Я постараюсь еще раз забежать до ухода лодки в Полярное. Из Полярного я напишу матери и сообщу о нашей свадьбе. Она тебя полюбит. Дай свою фотокарточку.

Он ушел. Она сидела и молчала, прислушиваясь к затихавшему звуку его шагов в длинном коридоре. Потом еще долго сидела, боясь пошевелиться и потревожить полноту своего счастья…

Лодка ушла в Полярное. Жора все-таки успел заскочить в общежитие, но Фроси там не застал — она была на работе. Он отдал деньги и мешок с продовольствием бабушке, заодно узнав,

что ее зовут Лукерья Амосовна. Она ему сказала:

— Не боись, Егорушка, все произведем в самом лучшем виде. Фросенька твоя — девка умная да послушливая. Ворочайся с войны, а мы здесь все обладим, сготовим на свадьбу-то.

— А вы, Лукерья Амосовна, примите от меня в знак уважения этот шоколад.

— Ах и хитер же ты, паря, недаром нашу скромницу завлек; знаешь, как уважить и старуху. Я этим щиколатом и Петруньку угощу.

Пока лодка готовилась к выходу в море, Жора написал матери о своем намерении жениться и послал в письме фотографию Фроси. Написал также письмо Фросе. Письмо вышло на удивление длинным. Писал, писал и никак не мог остановиться, чуть ли не до самого отхода лодки в море. Еле успел отдать письмо на отправку. Получил он и письмо от Фроси. Фрося писала, что любит его и ждет его приезда. Письмо было написано на маленьком листочке замечательно четким почерком первой школьной ученицы. Жора спрятал письмо во внутренний карман рабочего кителя и перечитывал его не меньше десяти раз в день. Чуть не схватил за это чтение «фитиля» от старпома. Как официально выразился строгий старпом: «За чтение на штурманской вахте посторонних гражданских документов».

Поход прошел успешно. На четвертый день акустик доложил вахтенному командиру о шуме винтов группы кораблей справа по носу. Лодка развернулась вправо и пошла на шум. Шум все усиливался, через полтора часа командир объявил торпедную атаку и, подняв перископ, увидел большой конвой, корабли которого охраняли два огромных транспорта. Наметив цель, командир крикнул:

— Цветков!

— Есть, товарищ командир!

— Записывайте!

И командир быстро стал диктовать данные обстановки для расчетов торпедной атаки. Жора также быстро наносил обстановку на карту — дистанцию до главной цели, ее курс, примерную скорость, расположение другого транспорта, кораблей охраны. Акустик громко докладывал пеленга на цель и ближайшие корабли охранения. С каждым поднятием перископа и докладом акустика картина двигалась и становилась более подробной. Противник пока лодки не обнаружил, и командир маневрировал, стараясь занять наиболее выгодную позицию для успешной торпедной атаки. Наконец лодка пришла в точку залпа, командир скомандовал;

— Аппараты, товсь!

Все в лодке замерло. Цель наползла на перекрестие нитей глазка перископа, и командир скомандовал:

— Пли!

Лодка заметно вздрогнула — пошли торпеды. Командир опустил перископ.

— Лево на борт; боцман, ныряй на 40 метров!

— Товарищ командир, слева берег в 15 кабельтовых,— торопливо доложил Жора.

— Вот и хорошо! Они нас будут искать в море, а мы будем около берега. Как глубина?

— Глубина 150-200 метров, берег приглубый.

— Вот и хорошо!

И снова тишина. Вся команда слушает. И вдруг четко слышны 2 взрыва. Об этом докладывают из всех отсеков и акустик

— Штурман, дайте курс вдоль берега против движения конвоя!

— Курс 272˚, товарищ командир!

— Ложиться на курс 270˚! Как глубина?

— По карте 180 метров, товарищ командир!

— Вот и хорошо! Эхолот не включать! Малый вперед! И вдруг тишина за бортом взорвалась десятками взрывов. Корабли конвоя пришли в себя и начали ожесточенно бросать бомбы, пытаясь нащупать и уничтожить лодку, которая потихоньку кралась вдоль берега, обходя конвой. Командир хотел поднять перископ, чтобы увидеть результат атаки, но корабли конвоя метались и бомбили по всем направлениям. Такое «любопытство» (т. е. желание лично убедиться в результативности атаки) могло дорого обойтись лодке, и командир со вздохом отказался от своего намерения.

Район бомбежки все более отдалялся и наконец разрывов не стало слышно. Лодка всплыла, доложила в штаб о конвое и атаке и получила приказ вернуться в базу.

Возвращение в базу прошло благополучно, всего два срочных погружения от самолетов, уклонение от атаки вражеской лодки и три встречи с плавающими минами. Об успешности торпедной атаки командир точно не знал и салютовать не решился. Но встречавший лодку Командующий флотом прямо на пирсе поздравил командира и экипаж с боевым успехом — разведка донесла, что один из огромных транспортов был утоплен. А на этом транспорте везли 30 тысяч полушубков для горных егерей фашистской армейской группы на Севере Норвегии. Так одна подводная лодка одним торпедным ударом оставила без зимней одежды фашистскую армию на Севере, где зима длится, как говорили, одиннадцать месяцев, а остальное время — осень.

Сразу же по приходе лодки Жора отправил в Росту с оказией

письмо Фросе с указанием — готовить свадьбу, а заодно передал и мешок с консервами и прочей провизией, которую ему удалось организовать с помощью друзей. Однако возможность его отъезда в Росту была вначале под большим вопросом.

Разговор со старпомом вышел тяжелым:

— Николай Игнатьевич, как бы мне взять отпуск на 3 дня по личному вопросу…

— Какой еще отпуск! Сейчас?!

— В Росту. Я жениться должен…

— Должен или хочешь? Ха-ха-ха… Это разница!

— И хочу, и должен…

— Георгий, ты серьезный человек, а просишь невесть чего… Сейчас первое дело отчеты, а затем осмотр, проверка и профилактический ремонт материальной части и подготовка к новому походу. Вот как стоит у нас задача! Кто за тебя будет работать, служить? Не могу я тебя пустить!

— Николай Игнатьевич, я отчеты все сделаю, мне помогут ребята — друзья штурмана с других лодок Что касается материальной части, то она в порядке. Да я уже разговаривал со штурманом дивизиона, — он согласился как следует проверить матчасть и подготовить ее к походу.

— Черт его знает, Цветков, вечно с тобой какие-то проблемы. Какая сейчас, к черту, женитьба?! Ну, ладно, это дело не мое. Но все равно я разрешить тебе отпуск не могу. Разрешаю обратиться к командиру. Возражать не буду.

— Большое спасибо, Николай Игнатьсвич!

— Давай, давай, иди к командиру. Как он еще глянет на это дело, на твою женитьбу!

И Жора пошел к командиру. К его удивлению командир его встретил совершенно иначе.

— Вы, Цветков, все хорошо обдумали? Я спрашиваю потому, что это очень серьезный шаг в жизни, а некоторые иногда торопятся и потом долго об этом жалеют…

— Нет, товарищ командир, я об этом не пожалею. Мы любим друг друга. Она хорошая.

— Ну что же, жизнь не остановишь даже во время войны. А вы матери написали, что хотите жениться?

— Написал, Прокофий Лукьянович, и даже фотокарточку послал. Жду ответа. Но я не сомневаюсь, что мать согласится. Она мне верит.

— Про отца известно что-нибудь?

— Пока ничего, Прокофий Лукьянович.

— Ну что же, Цветков, оформляйте отчеты и поезжайте. Штурман дивизиона со мной разговаривал. Он согласен вам

помочь и лично сделает все, что нужно. День отъезда и срок прибытия согласуйте с Николаем Игнатьевичем. Желаю веселой свадьбы и счастливой жизни с молодой женой. Передайте ей мои поздравления. Впрочем, я это напишу.

— Большое вам спасибо, Прокофий Лукьянович, обязательно передам!

Жора вылетел из каюты командира на крыльях счастья и помчался докладывать старпому об итогах разговора. Он еще не успел и рта раскрыть, как старпом сказал:

— Мне все ясно! Ты, Георгий, прямо сияешь, как масляный блин. Это с одной стороны. А с другой — мне командир уже позвонил. Теперь все зависит от тебя. Я задерживать не стану, а не то твоя невеста, не дай бог, найдет кого-нибудь другого, пока ты будешь колупаться! Ха-ха-ха. Ладно, не лезь в бутылку, ты же видишь, что я шучу. Кстати, о бутылке. Чем ты будешь гостей-то угощать? Есть у тебя какие-то продукты? Или хотя бы соображения.

— Мне друзья уже накидали мешок, Николай Игнатьевич, когда узнали о женитьбе!

— Друзья это, конечно, хорошо. Тут от похода тоже осталось кое-что. Я тебе часть отдам, ясно? Ну, а насчет бутылки я тебе ни сказать, ни намекать не могу ввиду моего служебного положения. Думаю, ты и сам сообразишь!

— Большое спасибо, Николай Игнатьевич, кое-какие соображения уже есть!

— Ну, вот и действуй! Когда будешь готов, доложи и езжай! У тебя будет трое суток. Гуляй! Жалко, что я не смогу быть. Давно уже не был на свадьбах…

Свадьба удалась на славу. Крепко помогли инженер-механики дивизиона, которые выделили толику спирта (так сказать, «для протирки оптических осей»). Часть спирта удалось обменять в Мурманске на мешок свежей (даже не мороженой, не консервированной и не сушеной) картошки, из которой в двух видах — отварной и жареной — вышел гвоздь программы свадебного стола. Даже удалось достать немного луку — к селедке и для жареной картошки с тушенкой. Плюс несколько банок заграничных деликатесов, тресковой печени, рыбных консервов. В общем, стол был не то что бы богатый, но обильный. Не хватало только хлеба ну и, конечно, не было пирогов. Правда, приглашаемым гостям намекнули, чтобы они с собой захватили хлеба, но гости, люди дошлые, зная обстановку, сами пришли с хлебом.

Стол поставили в коридоре общежития. Всю подготовку возглавила бабушка Лукерья Амосовна. Она же предупредила

соседей о готовящемся событии и пригласила к столу. Угощение готовили, накрывали стол и расставили посуду женщины общежития и подруги Фроси с участка. В ЗАГС жениха и невесту сопровождали четверо друзей Жоры — лейтенанты с лодок, стоявших на ремонте в Росте, а также начальник малярного участка Семеныч, заядлый гармонист-любитель, всю дорогу игравший знакомые марши и мелодии

Невеста в новом платьице и жених при полном параде расписались о вступлении в брак и процессия двинулась обратно. На пороге общежития молодых встретила Лукерья, поздравила и перекрестила обоих, чем привела комсомольцев в немалое смущение. Тут же все сели за стол и началось свадебное гулянье. От имени начальника завода молодых поздравил Семеныч, а один из друзей жениха крепыш лейтенант Петя звучным басом зачитал поздравление командира лодки и шуточное приветствие от морского бога — Нептуна, чем вызвал было смятение у бабушки Лукерьи. Он же, единодушно избранный тамадой, поднял первый тост за здоровье и счастье новобрачных и, так сказать, «открыл навигацию».

Гости дружно выпили за молодую семью крепко разведенного спирта и с большим аппетитом приступ закуске. Уж чего-чего, а аппетита у всех хватало даже с избытком! Угощать и упрашивать никого не надо было. Молодые сидели во главе стола. Слева от Жоры сидел Семеныч с гармонью, а дальше — «тамада» Петя. Справа от невесты сначала сидели ее подруги, но по строгой команде тамады их быстро рассадили, посадив между ними друзей Жоры — лейтенантов. И друзья, и подруги с удовольствием подчинились такой «строгой» команде, и друзья тут же начали ухаживать за подругами, обеспечивая их закусками и вовремя подливая вина.

Но друзья не остались в долгу — они немедленно подсадили Пете одну из самых бойких подруг. На шуточные возражения Пети, что он слишком занят обязанностями «тамады» и не сможет должным образом ухаживать за соседкой, та очень энергично ответила, что она напротив, сама будет ухаживать за Петей и обеспечит его должным образом и закуской, и вином. «Инцидент» был, ко всеобщему смеху и удовольствию, улажен, и веселье пошло дальше.

После нескольких тостов к Семенычу вдруг подошла одна из соседок и что-то прошептала ему на ухо. Семеныч пошептался с тамадой и кивнул соседке головой.

Она вошла в одну из комнат и вскоре вернулась, неся с собой гармонь.

Подойдя к Жоре, она подала ему гармонь, и Жора ахнул от

радости: это была такая же гармонь — трехрядная «ливенка» — любимая гармонь его отца и его самого.

Взяв в руки гармонь, он пробежался по ладам и сказал, что хоть пальцы и не те, что были, но он сыграть попробует. Семеныч шепотом сказал ему, что гармонь мужа соседки, слесаря, погибшего полгода тому назад на заводе при очередном налете на Мурманск фашистской авиации.

Уже много было сказано тостов и поздравлений, гости уже поднасытились, когда Семеныч пошушукался с Петей и Жорой и вдруг заиграл самую морскую из всех морских песен:

«Раскинулось море широко,
И волны бушуют вдали»,—

зазвучал густой задушевный бас тамады Пети, и тут же к нему присоединился вторым голосом мягкий баритон Жоры и вступила в подыгрыш «ливенка».

«Товарищ, мы едем далеко,
Подальше от нашей земли».

Запел весь стол эту самую душевную и самую грустную морскую песню…

«На палубу вышел, сознанья уж нет,
В глазах у него помутилось,
Увидел на миг ослепительный свет,
Упал. Сердце больше не билось…»

Весь стол пел эти знаменитые строки и всей душой гости переживали тяжелую морскую службу.

«Напрасно старушка ждет сына домой,
Ей скажут, она зарыдает»,—
снова запевали звучный бас и баритон и стол снова подхватил песню:
«А волны бегут от винта за кормой,
И след их вдали пропадает».

Таково было действие песни, что гости, знавшие морскую службу не понаслышке, поневоле загрустили, а Фрося, сама того не замечая, ухватила и крепко держала руку своего молодого

мужа.

«А чего это вы все пригорюнились, — вдруг вскричала бойкая соседка Пети. — Тоже, нашли место горевать — на свадьбе! А нука, Иван Семеныч!» — и она звонким голосом запела веселую лихую героическую песню:

«По долинам и по взгорьям
Шла дивизия вперед,
Чтобы с бою взять Приморье,
Белой армии оплот».

И весь стол радостно грянул замечательную победную песню о дальневосточных партизанах, разгромивших и изгнавших с нашей земли и белогвардейскую нечисть, и иностранных захватчиков. Обе гармони наяривали с переборами во весь дух, а стол гремел:

«Разгромили атаманов,
Разогнали воевод,
И на Тихом океане
Свой закончили поход».

«После такой песни грех не выпить»,— сказал тамада Петя и пригласил всех налить себе вина. И тут внезапно слово взяла бабушка Лукерья:

«Дорогие мои ребятки Фросенька и Егор! Уж как я рада за вас, так и сказать-то нельзя. Как это, к вашему счастью, вы нашли друг друга, не иначе, как промысел божий. Уж так-то тебя, Фросенька, судьба долила. И отец у тебя погиб по морскому рыбацкому делу. И мать умерла от злой болезни. А вот теперь у тебя любимый муж Егор. Совет вам да любовь. Дай бог вам, ребята, скореича побить этих анафемских фашистов, чтобы жить в мире да детишек нянчить. Спаси вас бог». Она перекрестила молодых и даже выпила рюмку, давно стоявшую перед ней.

За такой тост уважаемой старухи все дружно выпили и пошел общий разговор «за жизнь». Молчала только одна Фрося. Она безотрывно глядела на Жору, и ее глаза сияли такой полнотой нежности, любви и счастья, что и добавлять было ничего не надо. То одна, то другая подруга, поглядев на Фросины глаза, начинала тихо плакать, как от радости за ее счастье, так и от того, что шла война, утекала жизнь…

Но нашлась среди гостей одна разбитная деваха, которая шепнула соседке:

— Везет же этой Фроське. Такая скромница, такая молчунья, а только раз съездила в Мурманск и сразу привезла оттуда такого жениха…

— А ты не кидайся на первого встречного, на кого ни попадя…, — сурово ответила ей соседка.

— Так ведь жить-то хочется…

— Разве это жизнь!? Тоже сказала…

— А чего это мы сидим, сидим за столом? — сказал вдруг тамада. — Сколько можно! Давай, Семеныч, вальс…

Отдохнувший Семеныч с удовольствием заиграл вальс, и все молодые, повскакав со своих мест, закружились в вальсе. А Семеныч играл и играл все быстрее, пока не уморил всех танцующих. Когда все уселись за стол, налили по команде тамады по чарке, вдруг кто-то вспомнил:

— А что это мы просто так пьем? Горько!

И тут все загалдели вразнобой: «Горько, горько!» Первый раз за вечер молодые поцеловались. Некоторое время Жора сидел, задумчиво перебирая лады ливенки, и вдруг обратился к тамаде:

— Петя, я хочу спеть любимую песню отца!

— Давай, Жора, а она не грустная?

— К сожалению, грустная… Но отца!

— Ну, ладно, давай!

И Жора тихонько заиграл вступление. Семеныч тут же встрепенулся и повел аккомпанемент. Все притихли. Мягкий баритон Жоры грустно. запел первые строки одной из самых знаменитых русских песен:

«Когда я на почте служил ямщиком,
Был молод, имел я силенку».

И тут вторым голосом вступил в песню бас Пети:

«И крепко же, братцы, в селенье одном
Любил я в ту пору девчонку».

Дуэт хороших голосов задушевно рассказывал печальную историю любви неизвестного ямщика:

«Сначала не чуял я в девке беды,
Потом задурил не на шутку,
Куда ни поеду, куда ни пойду,
А к ней загляну на минутку».

И с силой зазвучал дуэт, выпевая последние строки трагического конца любви.

«Под снегом лежала там, братцы, она,
Закрыв свои карие очи…
Налейте, налейте скорей мне вина,
Рассказывать больше нет мочи…»

Понурились мужики, вытирали слезы женщины. На щеках бабушки Лукерьи зажглись огоньки старческого румянца, она сидела глубоко задумавшись, глядя вниз и ничего не видя, и рукой незаметно для себя ерошила волосы на головенке Петруньки, сидевшего рядом с ней около банки с консервированными яблоками.

Но тамада знал свое дело и не дал народу долго грустить. Вдруг Семеныч грянул развеселую озорную песню:

«Тесть на теще капусту возил,
Молоду жену в пристяжке водил».

И кто-то, явно перепутав все на свете под хмельком, заорал:

«Калинка, малинка моя.
В саду ягода малинка моя…»

— Семеныч, давай лучше краковяк, — скомандовал тамада.

Мигом выстроились пары и понесся лихой краковяк Парни топали ногами с такой силой, что ветхий пол коридора трещал, на столе тряслась, дребезжала и звенела посуда, даже, казалось, старый барак вздрагивает на ветхом фундаменте.

— Пойдем, потанцуем краковяк, — весело сказал Жора молодой жене, — а то мы засиделись тут с тобой…

— Я не умею, — тихо сказала Фрося…

Но веселье уже шло к концу. Закуски и вина осталось на один-два тоста. Завтра нужно было идти на работу. Да и гости уже наплясались, голоса подохрипли. Гости постарше потихоньку ушли, осталась одна молодежь, бабушка Лукерья и несколько женщин, собиравших посуду. Тамада Петя с лейтенантами и девчатами поднял последний тост за молодых, и все выпили «на посошок», Собрался уходить и Семеныч. Он снова пошептался с Петей, тот кивнул головой и молодежь дружно запела недавно появившуюся, но уже широко известную песню:

«Прощайте, скалистые горы,
На подвиг Отчизна зовет!
Мы вышли в открытое море,
В суровый и дальний поход.
А волны и стонут, и плачут,
И бьются о борт корабля.
В далеком тумане растаял Рыбачий—
Родимая наша земля!»

Молодежь вышла из общежития, и замечательная песня величаво плыла в темном морозном воздухе Росты, постепенно утихая и расплываясь в разные стороны — лейтенанты провожали подружек Фроси по домам.

Петрунька уже давно крепко спал на своем матрасике. Бабушка Лукерья сказала Жоре:

— Ну-ка, Егор, перенеси Петруньку в мою горницу.

Жора подхватил Петруньку вместе с матрасиком и перенес его на бабушкин сундучок Он вернулся, и они с Фросей остались одни…

Подводная лодка не вернулась с моря. Вчера лодка вышла на очередной сеанс связи и командиру было передано приказание — идти на перехват большого конвоя, шедшего в Варангер-фиорд. Получение приказа лодка подтвердила и больше связи с ней не было.

Разведгруппа, в свое время заброшенная на берег Варангер-фиорда, сообщила в Штаб о том, что конвой подвергся нападению, один транспорт был утоплен, Корабли охраны ожесточенно бомбили весь район. Видимость была плохая, разведчики видели только взрывы и пожар на транспорте и слышали взрывы глубинных бомб. Больше ничего разведка сообщить не могла. Прошло трое суток. Лодка на запросы не отвечала. Оставалось только предположить самое худшее — лодка не вернется.

Прошло еще трое суток. Наихудшие предположения стали явью. Лодка погибла, это стало очевидным. И штаб был вынужден приступить к тяжелой процедуре — докладу о гибели лодки вместе с экипажем. Была еще одна тягостная обязанность — осмотр и опись личного имущества погибших, рассылка их родным вместе с извещением о гибели.

Когда дело дошло до Жоры Цветкова, то возникло затруднение: с одной стороны, в штабе дивизиона лежало письмо его матери, а с другой — всем было известно, что Жора только что женился. Пришлось вскрыть письмо, из которого стало ясно,

что мать еще не знала о факте женитьбы и только давала на нее согласие: Хоть и имущества было немного, но ситуация была деликатной. Командир дивизиона решил — написать матери извещение о гибели Жоры, сообщить о его женитьбе и попросить ее определить, кому отдать личные вещи Жоры. Так и было сделано — извещение ушло на родину Жоры.

Но оставалась еще одна нелегкая задача — как сообщить о гибели Жоры его молодой жене. Замполит разузнал, что на свадьбе был его подчиненный — лейтенант Петя и попытался поручить ему сообщить Фросе о гибели Жоры. Но Петя наотрез отказался, тем более, что он сам собирался жениться на той самой бойкой энергичной девушке, которая сидела рядом с ним на свадьбе. Тут же Петя про себя решил собрать у друзей немного денег для поддержки Фроси с Петрунькой на первое самое тяжелое время. К Фросе же приехал сам замполит.

До Фроси уже доходили какие-то неясные слухи о гибели какой-то лодки, но никто толком ей сказать ничего не мог. Ее сердце сжималось от предчувствия беды, но оставалась еще какая-то тень надежды, что предчувствия неверны. Когда же к ней вошел незнакомый офицер и представился начальником Жоры, то предчувствие беды вновь нахлынуло на нее, и ее бедное сердечко зажало с такой болью, что она поневоле сжала губы, чтобы не застонать. Она уже плохо слышала, что он ей говорил, и поняла только одно — Жоры больше нет на свете. Лицо ее закаменело от горя и стало белым. Замполит что-то еще говорил о сочувствии, о помощи, потом что-то сказал о вещах Жоры, но она его не поняла совсем и не заметила, как он ушел. Затем пришла бабушка Лукерья, что-то говорила о боге, но Фрося не слышала и ее. Так она просидела до утра, а утром машинально собралась и пошла на работу. Семеныч ее прогнал с работы и велел одной из навзрыд плачущих подружек проводить ее домой и посмотреть за ней. Петрунька был все время у бабушки Лукерьи. На следующее утро она вновь пришла на работу и молча работала до самого вечера. Никто не слышал от нее ни одного слова и, что самое страшное, она не уронила ни одной слезинки.

Семеныч махнул рукой и сказал:

— Пусть уж лучше работает на народе, чем одна будет молча дома сидеть! Еще, не дай бог, додумается до чего-нибудь! ..

Она молчала еще пять дней и почти ничего не ела, хотя и ходила на работу. Наконец бабушка Лукерья не выдержала:

— Ты что же это, бабонька, себя таково-то изводишь? Ведь Егорушка-то твой глядит на тебя с небес и душа у него вся изболелась! Ведь ты, небось, Егорушкина дитенка под сердечком носишь, его надо будет рожать, да кормить, да растить! А ты себя,

знай, изводишь, ничего не ешь да не пьешь! Тебя за это твой Егорушка никак бы не одобрил. Да и я не сегодня-завтра в домовину лягу, так кто за Петрунькой, твоей последней родней, присмотрит, а? Ведь ему еще расти и расти, а ты вон что над собой делаешь? Что о тебе на небесах твой Егорушка-то подумает? Не по-христиански все это!

Фрося подняла изумленные глаза на бабушку Лукерью, сидевшую перед ней на табуретке, и вдруг, упав на колени и уткнувшись в бабкину грудь, навзрыд зарыдала, сотрясаясь всем своим худеньким телом.

— Плачь, плачь, моя касатушка, — говорила бабка, гладя Фросю по голове,— самое сильное первое горе со слезами-то и выйдет! Плачь, плачь, бабонька.

Бабушка Лукерья и не подозревала, как она попала в точку. Фрося уже знала, что она беременна. Она поняла, что ее обязанности перед Жорой не кончились, наоборот, ей нужно жить для их дорогого ребенка, ребенка ее дорогого Жоры. Да и с Петрунькой еще будет много и много хлопот…

Тем временем в Полярное пришло письмо от матери Жоры. Мать просила командование дивизиона все вещи Жоры отдать молодой жене, а ей переслать только письма ее и отца к Жоре. Она не знала адреса жены Жоры и просила передать ей письмо, которое прислала вместе с письмом командованию. Мать писала Фросе о том, как она горюет о своем единственном дорогом сыне, как она волнуется за судьбу своего мужа, отца Жоры, о котором ничего не известно. Она просит Фросю стойко держаться под ударами судьбы, Сейчас очень многим нелегко в этой жестокой войне с фашистами. Она просит Фросю писать ей, и они помогут друг другу пережить потерю самого дорогого для них человека.

Замполит переслал Фросе это письмо и вещи Жоры и она долго плакала, перебирая их. Особенно тяжело было держать в руках «парадный» китель Жоры с орденом, в котором он был в ЗАГСе и на свадьбе, Она обо всем, даже о том, что у нее будет ребенок, написала маме. Просила у нее разрешения называть ее мамой. Ответ пришел и она долго плакала, читая его. Мать Жоры была рада и ребенку, и тому, что Фрося хочет ее называть мамой. Мать также написала, что у нес большая радость — получено письмо от отца Жоры, Он был тяжело ранен в бою под Сталинградом, его увезли в Оренбург и он долго лежал без сознания. Но сейчас дело идет на поправку. Скорее всего будет демобилизован по чистой и сможет вернуться домой. Пришло месяца четыре. Фросе уже стало тяжело работать маляршей и Семеныч перевел ее в конторку участка, взамен внезапно умершей учетчицы. Фрося своим аккуратным почерком первой

ученицы записывала итоги работы участка, ежедневную выработку и планы на текущий период. И вдруг она получила письмо — к ней хочет приехать новая мама Светлана Петровна. Отец Жоры Тимофей Иванович уже был демобилизован и приехал домой. Хоть он еще не полностью оправился, но уже мог немного подрабатывать в сельской МТС на курсах, где обучал специальности молодых девушек и ребят — будущих механизаторов.

Светлана Петровна приехала с уже готовым намерением — увезти Фросю и Петруньку на родину — в небольшое вологодское село. Она тут же познакомилась и подружилась с бабушкой Лукерьей. Они обе отлично понимали друг друга, и бабушка Лукерья целиком поддерживала Светлану Петровну. Она говорила:

— Ты, Фросенька, слушайся теперь Петровну-то, она тебе мать богоданная. Езжай с ей, здесь тебе не медом намазано, суровая здесь, морозная сторона, а там, чай, полегче будет. С работой сейчас везде устроишься. Да и Светлана Петровна с мужем будут вот как рады. То никого у них не осталось, а тут тебе вдруг бог послал и дочку, и сына, да и внучка бог даст. Вот и будет у них такая-то радость! У них и хозяйство есть, коза хорошая, а тебе ведь скоро молочко вот как будет надобно! А на меня уже надежда плохая, чую я, курносая с косой вокруг меня ходит, и не сегодня-завтра бог меня приберет.

И Фрося с Петрунькой уехали в вологодское село.

Прошло еще 22 года. Умер Тимофей Иванович — сказалось тяжелое ранение. Но он успел передать сметливому и старательному Петруньке свои знания и опыт сельского механизатора и стал Петрунька Петром Антиповичем, главным механиком местной МТС.

Очень постарела Светлана Петровна. Она тоже помогла Фросе подготовиться к поступлению и одолеть заочно, курс наук в педучилище. И стала Фрося преподавательницей истории в школе Светланы Петровны.

Окончил школу и поступил в Училище им. М. В. Фрунзе сын Жоры, тоже Георгий. Он вернулся к Фросе уже лейтенантом Цветковым, поразительно похожим на своего отца, Лейтенант Цветков был назначен штурманом на новую подводную лодку и, проведя неделю с бабушкой и мамой, уехал служить на Северный флот.

Жизнь продолжалась.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБ — аккумуляторная батарея

БПЛ — бригада подводных лодок

Командир БЧ-I-IV — штурман ПЛ. Ему подчинены рулевые-сигнальщики, штурманские электрики и радисты

Командир БЧ-II-III — минер ПЛ. Ему подчинены комендоры, торпедисты и минеры

Командир БЧ-V — инженер-механик ПЛ. Ему подчинены мотористы, электрики и трюмные

ВВД — воздух высокого давления

ВМС — военно-морские силы

ВМФ — военно-морской флот

КГР — кормовые горизонтальные рули

ДПЛ — дивизион подводных лодок

КУ — курсовой угол (угол между курсом корабля и направлением на цель, другой корабль, предмет, шум и тд.)

ЛК — линейный корабль, линкор

Минзаг — минный заградитель

ММ — миноносец

МО — катер — малый охотник за подводными лодками

МСУ — минно-сбрасывающее устройство

НКВМФ — Народный комиссар (комиссариат) Военно-морского Флота

ПЛ — подводная лодка

СКР — сторожевой корабль

СФ — Северный флот

ТА — торпедный аппарат

ТР — транспорт (грузовой, пассажирский и др.)

ТЩ — тральщик

УОПП — учебный отряд подводного плавания

ФКП — флагманский командный пункт (флота)

ЦГБ — цистерна главного балласта

ЦНИИВК — Центральный научно-исследовательский институт военного кораблестроения

ЦП — центральный пост подводной лодки (на ПЛ типа «К» — III отсек)

ЭМ — эскадренный миноносец

ОБ АВТОРЕ

Константин Михайлович Сергеев родился 23 сентября 1920 года в г. Вятке. В 1937 году окончил среднюю школу в Москве. В том же году поступил в ВВМИУ им.Ф. Э. Дзержинского, к началу Великой Отечественной войны окончил полных четыре курса. 31 октября 1941 года вместе со своими однокурсниками был выпущен из училища досрочно с присвоением воинского звания инженер-лейтенант и направлен для продолжения службы в распоряжение командира Отряда учебных кораблей Волжской военной флотилии. В декабре 1941 года в г. Баку служил командиром группы движения электромеханической боевой части ПЛ «С-15» 10-го дивизиона ПЛ Каспийской военной флотилии. В марте 1942 года назначен командиром электромеханической боевой части ПЛ «М-214» в г. Горький.

В июне 1942 года К. М. Сергеев назначается инженером-механиком 4-го дивизиона катерных тральщиков Отдельной бригады траления Волжской военной флотилии. Он принимал непосредственное участие в боях за Сталинград с самого начала сражения и до ледостава на Волге в конце ноября. Корабли тралили фарватеры, по которым шла нефть из Баку в европейскую часть страны, перевозили с левого берега на правый войска и боеприпасы, а с правого на левый — раненых и мирных жителей.

В декабре 1942 года К. М. Сергеев направляется в г. Северодвинск командиром БЧ-V ПЛ «М-214». На строящейся ПЛ пробыл недолго. Уже в мае 1943 года он — командир моторной группы крейсерской Краснознаменной ПЛ «К-21» Северного флота, совершил на ней три боевых похода. В декабре 1944 года его назначили командиром БЧ-V ПЛ «С-15», на которой служил до января 1948 года. С января по октябрь 1948 года он проходил учебу на курсах повышения квалификации (ВКОС ИКС), которые работали при ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. После окончания курсов он был назначен в контрольно-приемный аппарат ГУК ВМФ в Ленинграде военным представителем на заводе «Звезда». В феврале 1951 года он поступил, а в марте 1955 года окончил кораблестроительный факультет Военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А. Н. Крылова.

Вся дальнейшая служба Константина Михайловича была неразрывно связана с проектированием и строительством первой и последующих ПЛ с атомными энергетическими установками. После окончания Академии он был назначен старшим военным представителем КПА ГУК ВМФ при СКБ-143 Минсудпрома, где

осуществлял наблюдение за проектированием первой и последующих атомных ПЛ, а с января 1958 года он в той же должности служил и КПА ГУК ВМФ на заводе № 402 Минсудпрома в г. Северодвинске, где вел наблюдение за строительством и производил приемки выполненных работ на атомных ПЛ. Он участвовал в работе Правительственной комиссии по приемке первой атомной ПЛ в состав флота и подписал приемный акт комиссии и другие ее документы. За заслуги в проектировании, строительстве и испытаниях первой атомной ПЛ Константин Михайлович награжден орденом Красной Звезды.

В мае 1959 года К. М. Сергеев выдвигается на службу в центральный аппарат ВМФ в Москву: вначале он служит старшим офицером, затем заместителем начальника отдела Управления подводных лодок ГУК ВМФ. Его служба в Москве была неразрывно связана с решением организационных, технических и управленческих вопросов по атомным ПЛ. В мае 1970 года он назначается начальником отдела по контролю за работой военных представительств при заместителе Главнокомандующего ВМФ СССР по кораблестроению и вооружению. Он был первым начальником в этом вновь созданном отделе.

В декабре 1975 года Константин Михайлович уволился из кадров ВМФ в запас по болезни, но длительное время продолжал плодотворно работать в ГУК ВМФ по вольному найму.

выходные данные [36]

Константин Михайлович Сергеев ЛУНИН АТАКУЕТ «ТИРПИЦ»

Издано в *авторской редакции*

Художественный редактор А.*Козаченко*

Художник *А. Сальников*

Компьютерная верстка *Н. Миронова*

Корректор *Н. Крамер*

Ответственный за выпуск А. Светлова

(Рекламная информация опущена— V_E)

Подписано в печать с готовых диапозитивов 18.01.2005.

Формат 84x108 1/32. Гарнитура «Гарамонд». Печать офсетная.

Бум. тип. Усл. печ. л. 22,68.

Тираж 5100 зкз. Заказ № 5735

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленных диапозитивов в ОАО «Можайский полиграфический комбинат». 143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.

notes

Примечания

1

Название раздела добавлено нами. В печатном оригинале отсутствует — V_E.

2

С мемуарами А. Головко можно ознакомиться здесь: http://lib.rus.ec/b/418167 — V_E.

3

С мемуарами И. Колышкина можно ознакомиться здесь: http://lib.rus.ec/b/412850 — V_E.

4

Внутренняя ссылка добавлена нами. Подчеркивание в печатном тексте отсутствует — V_E.

5

Возможно, в печатном оригинале в подписи к фотографии допущена ошибка. Обычно в тексте используется аббревиатура ПЛ (подводная лодка). Не исключено, что в данном случае ПК означает подводный крейсер. Но, в дальнейшем такое сочетание не встречается — V_E.

6

Использована фотография более высокого качества из другого источника — V_E.

7

В печатном издании приведена другая фотография, худшего качества — V_E.

8

В подписи под рисунком ошибочно указано «Л-21». В советском подводном флоте были подводные лодки типа «Л», но судя по изображению надстройки лодки, на фотографии подводная лодка типа «К». — V_E.

9

Некоторые надписи на карте прорисованы нами — V_E.

10

Так в тексте. В других случаях это слово пишется слитно — флагмех — V_E.

11

Так в печатном оригинале — V_E.

12

В тексте — ИЛ —V_E.

13

В печатном оригинале встречается различное написание: Брей-сунн, Брейсунн, Брей-Сунн. Установить правильное написание не удалось. Все написания унифицированы по первому — Брей-Сунн. — V_E.

Так в печатном варианте — V_E.

15

Фотография более высокого качества, чем в печатном оригинале, взята из другого источника.

Абзацный отступ добавлен нами — V_E.

16

В печатном издании инициалы в данном месте даются слитно, без пробела между символами. Возможно, такое написание соответствует тексту используемого документа. Пробел добавлен нами — V_E.

17

Текст приказа, приведенный в печатном издании расходится с электронной версией книги (http://militera.lib.ru/h/sergeev_km/03.html), в которой он изложен следующим образом:

«Назначаются:

1. Командир ПЛ «Щ-421» капитан 3 ранга Лунин Н. А. — командиром ПЛ «К-21» с 4 марта 1942 года.

2. Дивизионный минер 3-го дивизиона ПЛ капитан-лейтенант Каутский А. М. — помощником командира ПЛ «Щ-421».

3. Помощник командира ПЛ «Щ-421» капитан-лейтенант Видяев Ф. А. — командиром ПЛ «Щ-421».

Исключаются из списков личного состава БПЛ и снимаются со всех видов довольствия:

…2. Командир ПЛ «К-21» 1-го дивизиона ПЛ капитан-лейтенант Жуков А. А. с 5 марта 1942 года, убывший в распоряжение командного отдела СФ.» — V_E.

18

Фотография взята из электронной версии книги, размещенной по адресу: http://militera.lib.ru/h/sergeev_km/ill.html —V_E.

19

Сохранена орфография оригинала — V_E.

20

В печатном оригинале п. 3 отсутствует, без каких-либо указаний на то, что он был пропущен. Возможно, что порядок нумерации был нарушен при составлении отчета и в таком виде сохранился в архиве.

21

Так в тексте. Видимо, опечатка, возможна также, хотя и маловероятна, описка при записи в журнал. Должно быть — карта — V_E.

Такое обозначение указано в печатном оригинале — V_E.

Такое обозначение указано в печатном оригинале — V_E.

Так в печатном оригинале — V_E.

25

В печатном оригинале абзацный отступ отсутствует. Добавлен нами. — V_E.

26

Слова "Слева" и "Справа" в печатном оригинале отсутствуют — V_E.

27

Кавычки и тире в этом предложении добавлены нами. В печатном оригинале отсутствуют. — V_E.

28

В печатном оригинале — Брейсунн — V_E.

29

В печатном оригинале — Рольвсейсунн — V_E.

30

В печатном оригинале — Брейсунн — V_E.

31

В печатном оригинале написано так: Семе новых — V_E.

32

Таблица перерисована нами. На устройствах с небольшим размером экрана некоторые горизонтальные и вертикальные линии таблицы могут не просматриваться — V_E.

33

Таблица перерисована нами. Вертикальное размещение текста таблицы сделано для удобства чтения на устройствах с небольшим экраном. Исправлен порядок нумерации в столбце «№ п/п». В печатном оригинале п. 2 дублируется, а п. 3 отсутствует. — V_E.

Фамилия в печатном тексте приведена без инициалов — V_E.

35

В печатном оригинале фамилия приведена без инициалов — V_E.

36

В печатном издании название раздела отсутствует. — V_E.